nur 3,90 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 7
Juli 2009
58. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

Auf Herz und Nieren geprüft:

- Rocos DB- und DRG-24
- Bemos ABDt und Be 4/4 der RhB
- Brekinas G-Bulli-Draisine
- Athearns US-Kesselwagen
- Kurze Halberstädter von MBM
- Fertig-Bahnhof von Hornby
- Spezialfeilen von Dick
- Plastik-Kleber von Pattex
- LED-Leisten von Hufing-Tronic



Das Goldene Gleis

Die Sieger

Vor 35 Jahren

Die letzten Dampfer in Hof



Der Handel in der Krise?

Exklusiv-Interview mit ***Ulrich Schweickhardt***

Schauanlage des MEC Weida

Power-Loks im Wismut-Revier

Werkstatt:

- Heißluft für Bürstenbäume
- Serieller Weichenempfänger
- Schiebebühnen-Umfeld

Saxonia und Co.

Die DR-Parade 1989

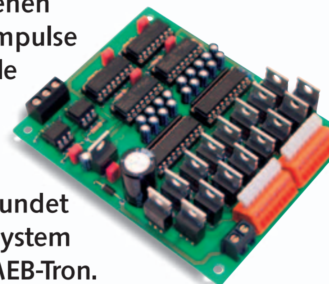
Inhalt



74 Lage: Schwarz-Gelb

Hersteller und Hobbyfreunde in Dortmund: Wie ist die Situation für Modellbauer in Zeiten der anhaltenden Finanzkrise?

54 Rechts oder links



Über Schienen geleitete Impulse und Befehle steuern jetzt auch Weichen an: Abgerundet wird das System Groupie-MEB-Tron.



14 Finale und Ausklang

Die Inszenierung der Fahrzeuge anlässlich 150 Jahren erster deutscher Ferneisenbahn ließ 1989 kaum Wünsche offen.



Titel: Loks Piko, Wagen Sachsenmodelle, Figuren Preiser und Noch, Tribüne Busch. Gestaltung und Foto: Michael Robert Gauß.

78 Bergbau-Folgen im Maßstab 1:120

Der Modell-Eisenbahn-Club Weida gestaltet eine spannende TT-Anlage nach Motiven des Ostthüringer Wismut-Reviers.





28 What's up, John?

Bahnbetriebswerk Hof: Der Ruf dieses Dampflok-Refugiums sprach sich bis in die USA und zu deren Eisenbahnfans herum.

14. WEIMARER BW-FEST

38 1182 kehrt zurück



Lok Lisa1 der Erfurter Industriebahn (EIB) hat am 24. Mai 2009 38 1182, 44 0093 und 41 1144 bei Vieslebach am Haken.

● Thüringens größte Loksammlung öffnete vom 23. bis 24. Mai 2009 wieder ihre Tore, und die Besucher strömten herbei. Unter dem Motto „Dampfloktreffen der DR-Baureihen 35, 38, 41, 44, 50, 52 und 58" fand bei schönstem Ausflugswetter das 14. Weimarer Bw-Fest des Thüringer Eisenbahnvereins (TEV) statt. Auch in diesem Jahr gab es viel zu sehen und zu erleben: Über 30 Dampf-, Diesel- und E-Loks wurden ausgestellt. Neben den dampf-/dieselbespannten Pendelfahrten zwischen dem Bw-Gelände und dem Berkaer Bahnhof gab es auch die Möglichkeit, im Prototyp des „Lirex" von Alstom mitzufahren! An und auf der Drehscheibe präsentierten sich die heimischen und die Gast-Dampfloks: Neben 58 3047 (Glauchau), 52 8154 (Leipzig), 41 1144 (IGE Eisenach), 50 3626 (TEV Weimar), 52 8109 (TEV Weimar) auch 44 0093 aus Arnstadt. Highlight der Parade dürfte aber sicher 38 1182 gewesen sein. Bereits am Morgen des 23. Mai 2009 hat die P8, mit Unterstützung der Organisatoren aus Gera und Arnstadt, unter Leitung von Matthias Koch und Michael Klatt (beide Bw Arnstadt) sowie dem örtlichen THW, das Bw-Gelände in Gera verlassen, um nach einem Zwischenhalt beim Bw-Fest in Weimar am Abend des 24. Mai 2009 wieder in ihre alte Heimat, nach Arnstadt, zurückzukehren. Ein Grund für den Standortwechsel von Gera nach Arnstadt dürfte vor allem der vom Eigentümer (DB Regio) angemeldete Eigenbedarf für das Gelände sein. Der TEV plant bereits seine nächsten Veranstaltungen, so soll es am 12. Juli ein Fotoshooting mit einer Diesellok der Baureihe 119 in Sparlackierung geben. Infos unter: www.thueringer-eisenbahnverein.de.

Fotos (2): Gross


Große Dampflokparade am Weimarer Rundhaus mit 381182, 411144, 44 0093, 50 3626, 52 8154 und 58 3047 (v. l.).

DB AG-VORSTAND

Köpferollen und Stühlerücken

● Die DB AG will nach den Worten ihres neuen Vorstandsvorsitzenden Dr. Rüdiger Grube einen kompletten Neuanfang. Zumindest personell sind erste Konsequenzen schon gezogen. Bis Ende Mai haben die bisherigen Vorstandsmitglieder Dr. Otto Wiesheu (Politik), Margret Suckale (Personal für DB Mobility Logistics) und Norbert Bensel (Logistik) ihren Hut genommen, Suckale wird ab Juli Managerin beim Chemiekonzern BASF. Auch Josef Bär (Leiter Konzernrevision), Jens Puls (Konzernsicherheit) und Wolfgang Schaupensteiner (Korruptionsbeauftragter) verlassen die DB AG. Bei weiteren 25 Bahnmanagern wird laut Grube die Einleitung arbeitsrechtlicher Schritte geprüft. Die Ermittler unter der Leitung der Ex-Bundesminister Gerhard Baum und Herta Däubler-Gmelin berichteten zuvor dem Aufsichtsrat, dass seit Jahren wiederholt und breitflächig gegen Regeln des Datenschutzes zum Schutz der Mitarbeiter und auch gegen konzerninterne Regeln verstoßen worden sei. Bahnchef Grube entschuldigte sich bei den Beschäftigten für „Verfehlungen der Vergangenheit". Den Konzern verlassen wird aus Krankheitsgründen auch Ex-Transnet-Chef Norbert Hansen. Grube stellte sich Mitte Mai auch dem Verkehrsausschuss des Bundestages. Alle Fraktionen bescheinigten dem neuen Bahnchef einen „glaubwürdigen Neuanfang".

SCHWEIZ

Die rote Brücke

● Wer mit der Rhätischen Bahn (RhB) die Albulastrecke bereist, erblickt kurz vor Filisur das 1901/1902 entstandene imposante Bauwerk des Landwasserviaduktes, heute Wahrzeichen der UNESCO-Welterbestrecke Albula/Bernina der RhB. Das Aha-Erlebnis ist aber gegenwärtig ein in leuchtend rotes Tuch verhülltes Bauwerk! Denn die alte Brücke bedarf einer umfassenden Instandsetzung. Und weil Baugerüste eine nicht eben erfreuliche Ansicht sind, ließ die RhB als Blickfang die Großbaustelle rot einkleiden, ein Bild das sich nur noch bis Mitte November 2009 machen lässt. Schätzungsweise rund eine Million Fahrgäste werden bis dann in den Genuss einer Langsamfahrt über „die rote Brücke" kommen. „Es ist uns gelungen, das negative Bild einer Baustelle in ein positives Erlebnis zu verwandeln und unsere Kunden damit zu verblüffen" sagte Jacques Hefti, Mitglied der Geschäftsleitung der RhB, zu den Medien anlässlich einer Besichtigung am 12. Mai 2009.



Foto: Armin Schmutz

Christo lässt grüßen: Provokativ prangte am Viadukt bei der offiziellen Präsentation am 12. Mai ein Fotoverbot, das trotz Protests eines als Bauarbeiter verkleideten Schauspielers von niemandem eingehalten wurde.



Foto: Rico Emersleben

Bevor es auf die Gleise ihres zukünftigen Nutzers, PKP-Intercity, ging, verweilte 183 602 am 20. Mai 2009 auf einem Stumpfgleis im Personenbahnhof in Frankfurt/Oder. Die von Siemens gebaute Lok ES64U4 ist eine Mehrsystem-Universallok und wird bei der PKP als EU44 „Husarz" (Husar) bezeichnet. PKP-IC bestellte im Juni 2008 ingesamt zehn Maschinen im attraktiven Design für insgesamt 54 Millionen Euro.

Feiern mit dem Flügelrad



Dr. Karlheinz Haucke

Jubiläen haben Konjunktur, keine Frage. Dabei spielt es häufig keine Rolle, ob es sich tatsächlich um ein echtes Jubiläum oder nur um runde Geburtstage handelt. Nun will ich gar nicht weiter auf die zumeist falschen Rechnereien der Gefeierten und zu Feiernden eingehen. Bekanntlich ist der erste Geburtstag nicht der, zu dem man das Einjährige begeht.

Feiern wir also die Feste,wie sie fallen, und drücken im Zweifelsfall ein Auge zu. Schließlich brauchen wir in diesen Tagen mehr denn je positive Signale!

Auf der sicheren Seite sind wir bei der Würdigung zurückliegender Jubiläen, vor allem solcher, die es wert sind, in Erinnerung gebracht zu werden. Dazu gehören ohne Wenn und Aber die Lokparaden vor 20 Jahren in Riesa, denen wir unseren Titelbeitrag gewidmet haben. Anlässlich des 150-Jährigen der ersten deutschen Fernbahn von Leipzig nach Dresden bot seinerzeit die Deutsche Reichsbahn eine spektakuläre Leistungs- und Historienschau, die den Vergleich mit den Jubiläumsveranstaltungen 1985 in Nürnberg und Bochum nicht zu scheuen brauchte.

Dass damals in der Bundesrepublik die 150 Jahre deutscher Eisenbahnen überhaupt würdig begangen werden konnten, war übrigens weit weniger ein Verdienst der Deutschen Bundesbahn als vielmehr von engagierten Privatleuten und Vereinen.

Apropos Jubiläum deutscher Eisenbahnen: 175 Jahre sind´s 2010. Ob uns dann auch nur annähernd Vergleichbares erwartet? Wohl eher nicht, schließlich kommt das doch für die DB AG vermutlich so überraschend wie Weihnachten!

Bahnwelt Aktuell

MUSEUMSVERKEHR

Zweimal Dampf im Kandertal



Foto: Mann

Hier verlässt 64518 mit kräftigem Zylinderschlag den Bahnhof Haltingen mit dem ersten Zug Richtung Kandern.

● Der erste Mai brachte eine kleine Sensation auf die knapp 13 Kilometer lange Nebenbahn von Haltingen nach Kandern, dem End- und Betriebsmittelpunkt des Vereins „Kandertalbahn". Nach über 30 Jahren kam die ehemalige Bundesbahnlok 64 518 mit ihrem Museumszug aus der Schweiz nach Deutschland zurück und fuhr mehrere vollbesetzte Züge auf der reizvollen Bahnstrecke. 64 518 wird vom Verein Historische Eisenbahn Emmental (VHE) in Huttwil betriebsfähig erhalten und auf der dortigen Museumsstrecke eingesetzt. Zusammen mit Lok 30 „Chanderli" brachte sie die voll besetzten Züge pünktlich zum Ziel, wo ein kleines Bahnhofsfest zum Verweilen einlud. In Kandern wird derzeit die ehemalige BBÖ-93.1378 betriebsfähig aufgearbeitet, die im kommenden Jahr die Züge im Kandertal bespannen soll.

DRESDEN – KAMENZ

Die Kurve kommt!

● Seit Anfang April wird am Wiederaufbau der so genannten Arnsdorfer Kurve gearbeitet. Diese wird künftig wieder eine direkte Verbindung von Dresden nach Kamenz ermöglichen, ohne im Bahnhof Arnsdorf Kopf machen zu müssen. Bis Mitte Mai wurde dazu auf der zweigleisigen Strecke Dresden – Görlitz die notwendige Weichenstraße eingebaut, wozu eine jeweils einwöchige Sperrung pro Richtungsgleis erforderlich war. Die Reisezeit zwischen Dresden und Kamenz soll sich um rund 15 Minuten verkürzen. Der Bahnhof Arnsdorf wird künftig von den RB-Linien Dresden – Bautzen – Görlitz und Dresden – Zittau bedient.



Foto: Albert Hitfield

Der Science-Express ist unterwegs. Eines seiner ersten Ziele war Frankfurt am Main, das der Zug am Morgen des 25. April 2009 erreicht.

Zwischenhalt

■ **Großbritannien** legt ein Elektrifizierungsprogramm über 3000 Meilen Bahnstrecken vor. Trotz der wirtschaftlichen Schwierigkeiten erhofft man sich auf der Insel langfristig Einsparungen. Die Regierung will auch die Industrie zur Realisierung des Programmes mit in die Pflicht nehmen.

■ **Zwischen Cottbus** und Zielona Gora soll es doch keine Regionalzüge geben, ebensowenig zwischen Guben und Czerwiensk. Als Grund nennt die polnische Seite den Mangel an geeigneten Fahrzeugen.

■ **Chemnitz** hofft auf eine ICE-Anbindung in Richtung Leipzig. Die sächsischen Regierungsfraktionen CDU und SPD haben eine entsprechende Prioritätenliste verabschiedet, die Bahn AG zeigt sich offen und spricht von einer „Option für die Strecke".

■ **Der Regionalverband Donau-Iller** (Großraum Ulm) will sich für eine Eisenbahnstrecke von Ehingen (Blautalbahn) nach Erbach (Württembergische Südbahn) stark machen. Diese Querverbindung könnte zusammen mit einer Bundesstraßenumfahrung realisiert werden.

■ **Ein Velaro RUS** von Siemens Mobility hat am 2. Mai mit 281 km/h einen Geschwindigkeitsrekord in Russland erzielt. Planmäßig sollen die Züge mit 200, nach Streckenausbau bis 230 km/h fahren.

■ **Voest-Alpine** (Österreich) übernimmt in Kooperation mit Partnern in China die Weichenproduktion für die Hochgeschwindigkeitsstrecken in der Volksrepublik.

■ **Die DB AG** hat bei Bombardier und Alstom insgesamt 83 S-Bahn-Züge für den Großraum Stuttgart geordert. Die neue Baureihe 430 soll ab 2012 in Betrieb gehen.

■ **Der Hauptbahnhof Darmstadt** erstrahlt seit 12. Mai 2009 mit komplett saniertem Hallendach wieder im alten Glanz.

■ **Für die Wuppertaler Schwebebahn** hat die NRW-Landesregierung 8,6 Millionen Euro zur denkmalgerechten Sanierung von Haltestellen bewilligt.

■ **Polen und Tschechien** reaktivieren einstige grenzüberschreitende Strecken: Am 8. Mai wurde in Anwesenheit des polnischen Wojewodschaftsmarschalls und des Vizelandrats des Kraj Liberec der erste Spatenstich für den Wiederaufbau der Isergebirgsbahn im ehemaligen Scheitelbahnhof Jakobsthal (Jakuszyce) getätigt.

■ **Bei den HSB** (Harzer Schmalspurbahnen) ist seit Anfang Mai ein zweiter Buffetwagen im Einsatz. Er wird in die Züge Wernigerode – Brocken oder Wernigerode – Nordhausen eingestellt.



Foto: Schenk

Fahrzeuge der EAB sind historische Dieseltriebwagen der Baureihe VT 772 („Ferkeltaxi“).

SACHSEN

Erste Saison

● Die „Erzgebirgische Aussichtsbahn“ (EAB) startete am 9. und 10. Mai 2009 in ihre erste Fahrsaison. Unter diesem Namen werden seit diesem Jahr vom Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e. V., in Kooperation mit der Erzgebirgsbahn und den Anliegerkommunen, touristische Ausflugsfahrten auf der Bahnstrecke Annaberg-Buchholz – Schlettau – Markersbach – Schwarzenberg angeboten. Diese Fahrten stellen den ersten planmäßigen Personenverkehr auf der seit 1997 nur mehr von Sonder- und Bauzügen genutzten Strecke dar. An insgesamt zehn Fahrtagen im Jahr 2009 werden jeweils drei Zugpaare angeboten, die an allen Bahnhöfen und Haltepunkten halten und in Schwarzenberg und Annaberg Anschluss an die Züge der Erzgebirgsbahn nach Chemnitz und Zwickau haben. Weitere Fahrtermine sind am 13./14. Juni, 11./12. Juli, 19./20. September und 3./4. Oktober geplant.

ÖSTERREICH

Weniger „railjet“-Züge bei den ÖBB?

● Nach jüngsten Zeitungsberichten kommt es möglicherweise zu einer Reduzierung um 16 Stück der ursprünglich 67 bestellten Garnituren, da die ÖBB – von der herrschenden Wirtschaftskrise und den eigenen verlustreichen Spekulationsgeschäften massiv betroffen – künftig den Sparstift stärker als geplant ansetzen müssen. Damit würde sich die Personenverkehrs-AG in den nächsten Jahren rund 200 Millionen Euro an Investitionen ersparen. Theoretisch ist dies ohne zusätzliche Kosten wie Pönale-(Straf-)zahlungen möglich, da erst Ende 2009 die Entscheidung über eine Option auf diese Züge getroffen werden muss.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Neue Lok für den VVM

● Der Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn (VVM) hat für seine Museumsbahn am Schönberger Strand an der Ostsee nördlich von Kiel eine neue Museumslok erworben. Bei der Lok handelt es sich um eine zweiachsige MaK-Stangenlok, die von CFL-Cargo, vormals NEG Uetersen, der Nachfolgebahn der Uetersener Eisenbahn, erworben wurde. Die Lok mit dem Baujahr 1960 war seit 1998 in Uetersen im Einsatz. Zuletzt diente sie dort als Reservelok. Da sie nicht über den für das DB-Netz erforderlichen Sicherheitsstandard PZB 90 verfügt, hatte man bei CFL keinen Bedarf mehr.



Foto: Brüggemann

Die Lok konnte vom VVM dank der Spende eines Mitglieds erworben und am 18. Mai überführt werden. Sie soll am Schönberger Strand eingesetzt werden.

■ **Der Bundesrat** hat am 15. Mai das neue Fahrgastrecht beschlossen. Neu geregelt: Die Auszahlung von 25 oder 50 Prozent des Fahrpreises (ab 60 und 120 Minuten Verspätung) kann bar erfolgen; im Nahverkehr kann man ab 20 Minuten Verspätung auf höherwertige Züge ausweichen; nachts werden ab 60 Minuten oder Ausfall des letzten Nahverkehrszuges Taxikosten bis 80 Euro erstattet. Außerdem wird eine Schlichtungsstelle für Streitfälle eingerichtet.

■ **Die ÖBB** wollen die Zahl ihrer Einzelgesellschaften von elf auf fünf reduzieren. Die bisherige Struktur habe zu vielen Reibungsverlusten geführt. Trotz Konzernumbaus und Wirtschaftskrise streben die ÖBB keinen Personalabbau an.

■ **Zu Testfahrten** war ein Flirt-Triebzug der Keolis-Bahn Mitte Mai unter anderem zwischen Dresden und Leipzig unterwegs.



Foto: Zimmermann

Das Walhalla-Bockerl ist weg: Es handelt sich um Lok 99 253, die 1908 von Krauss für die Walhalla-Schmalspurbahn (Regensburg-Stadtamhof – Wörth an der Donau) geliefert und 1960 ausgemustert wurde. Sie stand seit 1976 bis zum Abtransport am 24. April 2009 nahe des bis 1933 im Betrieb befindlichen Endbahnhofs Regensburg-Stadtamhof. Die Lok soll bis zum Herbst restauriert, konserviert und wieder am alten Platz aufgestellt werden, allerdings hinter Glas, um das Denkmal besser vor Vandalismus zu schützen.

BAHNWELT AKTUELL

BAYERISCHER WALD

Grenzbahnhof verliert Formsignale



Foto: Wirtz

Der Kabeltiefbau einschließlich Signalkabelanlage für das EStW wurde bereits ausgeschrieben. Anfang Mai hatten die Arbeiten jedoch noch nicht begonnen und es herrschte noch Formsignal-Flair.

● Im Grenzbahnhof Furth im Wald an der Strecke Nürnberg/München – Schwandorf – Prag sind noch drei mechanische Stellwerke in Betrieb: Das Fahrdienstleiterstellwerk im Empfangsgebäude sowie zwei Wärterstellwerke an den Bahnhofsenden. Bis 2011 soll die alte Signaltechnik durch ein Elektronisches Stellwerk (EStW) ersetzt werden. Da in Furth im Wald bei fast allen grenzüberschreitenden Personen- und Güterzügen ein Lokwechsel erfolgt, verfügt der Bahnhof noch über acht beidseitig angeschlossene Gleise für Zugfahrstraßen, die voraussichtlich alle erhalten bleiben. Der Nachbarbahnhof Arnschwang soll eine EStW-Außenstelle bekommen, so dass hier künftig wieder Zugkreuzungen möglich sein werden. Heute ist dies im Regelbetrieb nicht möglich, da die beiden mechanischen Stellwerke in diesem Bahnhof nicht besetzt, sondern durchgeschaltet sind, das heißt, die Hauptsignale im durchgehenden Streckengleis zeigen dauerhaft „Fahrt". Somit wird mit dem EStW die Streckenkapazität erhöht werden können. Dies ist insofern bemerkenswert, als mit einer Modernisierung der Signaltechnik im Regelfall auch eine Reduktion der Streckenleistungsfähigkeit einhergeht, indem Überhol- und Kreuzungsgleise teilweise wegrationalisiert werden.



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.


Foto: Gerlach

■ Einen ungewöhnlichen Zug beförderte 203 305 von DB Netz-Instandhaltung am 24. April 2009 auf der rechten Rheinstrecke Richtung Koblenz. Der Zug bestand aus zwei Kesselwagen unterschiedlicher Bauart sowie einem vierachsigen Begleiterwagen und konnte bei der Durchfahrt durch Wiesbaden-Schierstein abgelichtet werden. Welchem Zweck dient der abgebildete Zug?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juli 2009 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Maiheft lautete: „Sinsheim". Gewonnen haben: Luening , Frank, 97348 Roedelsee; Hübler, Joachim, 74523 Schwäbisch Hall; Prokop, Andreas, 04683 Belgersheim; Tiegel, Dr. M., 85051 Ingolstadt; Heinzig, Andreas, 09394 Hohndorf/b. Stollb.; Lange, Thomas, 09130 Chemnitz; Veenstra, Dirk, 59192 Bergkamen; Strauch, Hans-Jürgen, 40764 Langenfeld; Eiermann, Bernhard, 76131 Karlsruhe; Schelle, Bernd, 01277 Dresden; Borrmeister, Jochen, 01454 Radeberg OT Ullersdorf; Jatz, Dieter, 12249 Berlin; Lausberg, Jörg, 70599 Stuttgart; Kynast, Wolfgang, 35260 Stadtallendorf; Meiling, Eckerhard, 06869 Coswig; Eichinger, Manfred, 67482 Altdorf; Teewes, Waldemar, 29308 Winsen; Strauß, Bernd, 04610 Meuselwitz OT Wintersdorf; Möller, Thorge, 24211 Preetz; Kirchner, Volker, 98597 Fambach.

NIEDERSACHSEN

100 Jahre Rangierbahnhof Seelze

● Der Rangierbahnhof Seelze feierte am 9. und 10. Mai 2009 sein 100-jähriges Bestehen mit einem großen Tag der offenen Tür. Es wurden zahlreiche DB AG-Güterzugloks ausgestellt, dazu gesellten sich die Dampflok 52 8038 (Dampfeisenbahn Weserbergland), E 44 044 und 110 511. Mit einem Uerdinger Schienenbus wurden Sonderfahrten angeboten. Am 1. April 1909 wurde der Güterbahnhof Seelze zur Entlastung des Bahnverkehrs in Hannover und Umgebung gebaut.


Foto: Menzel

Für die Jubiläumsveranstaltung hatte man ein großartiges Programm auf die Beine gestellt: Zahlreiche Güterzug-Werbeloks, die letzte beige-blaue E40, 140423, die rote 140002 und viele weitere Fahrzeuge wurden ausgestellt. Auch die Stellwerke konnten besichtigt werden.

TOP und FLOP

TOP: Fahrrad-Express auf Ex-Strecken

Der Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund (Bodo) plant in Kooperation mit Anliegergemeinden ab 2011 einen Fahrrad-Express zwischen Bad Schussenried Stadt sowie Bad Wurzach über Aulendorf und Bad Waldsee. Dabei würden auch zwei seit Jahren nicht mehr im regelmäßigen Personenverkehr befahrene Streckenabschnitte einbezogen, nämlich in Bad Schussenried und Rossberg – Wurzach. Sollten sich bauliche Vorleistungen (Bahnsteig in Bad Wurzach, Streckenumbau in Bad Schussenried) verzögern, sei auch ein eingeschränkter Vorlaufbetrieb denkbar.

FLOP: Demokratismus in Holland: Airport-Express gestutzt.

Die Bahnstrecke existiert bereits seit 1885, der Vorort Hoorn-Kersenboogerd entstand erst ein Jahrhundert danach. Dennoch hatten Anwohner des Wendegleises am Bahnhof Kersenboogert Erfolg mit ihrer Klage gegen das Kopfmachen des Airportexpresses, der halbstündlich die Verbindung zum Nationalflughafen Schiphol aufrecht erhält. Weil das „wegen Lärm- und Lichtbelästigung" für die Anwohner unakzeptable Wenden nicht ausdrücklich in der Umweltgenehmigung des Bahnhofs erwähnt wurde, enden die Schipholzüge seit dem 8. Mai 2009 bereits im Bahnhof Hoorn, wo sie jeweils 20 Minuten lang ein wichtiges Bahnsteiggleis besetzt halten.

ALTFAHRZEUGE

VT 614 für Polen in Cottbus

● Seit 29. September 2008 befindet sich die Nürnberger Einheit 614 053/914 030/614 058 zu Erprobungszwecken in Stettin (Polen). Sollte die PKP mit den VT 614 zufrieden sein, sollen weitere Fahrzeuge nach Polen abgegeben werden. Seit Anfang März sind deshalb Tw in Cottbus für den Weitertransport nach Polen hinterstellt. Es handelt sich um ehemalige Nürnberger VT, die zum letzten Fahrplanwechsel entbehrlich wurden. Am alten Cottbuser Postbahnhof sind derzeit 614 042/914 021/614 041, 614 010/914 005/614 009 und 614 047/914 034/614 048 abgestellt.

Der Bahnhof Schlettau war am 24. Mai 2009 seit langer Zeit wieder Ausgangs- und Endpunkt einer Sonderfahrt. 65 1049 bespannte den SEM-Museumszug zu einer Tour ins Sächsische Eisenbahnmuseum Chemnitz und zurück. Auf der Rückfahrt von Chemnitz nach Schlettau passiert der Zug Kamerun im Zwönitztal bei herrlichem Frühlingswetter.



Foto: Oehler

ÖSTERREICH

„ErlebnisWeltBahn" 2009

● Auch dieses Jahr werden wieder die beliebten Nostalgiezugfahrten vor den Toren Wiens von den ÖBB-„ErlebnisWeltBahnen" (www.erlebnisweltbahn.at) veranstaltet. Den Saisonauftakt bildete am 3. Mai 2009 das „2. Oldtimertreffen auf Schiene und Straße" in Ernstbrunn/NÖ, zu dem vier Sonderzüge anreisten. Bis 26. Oktober dieses Jahres fahren an jeden Samstag, Sonn- und Feiertag Sonderzüge von Wien nach Ernstbrunn, wobei die Museumsfahrzeuge 52.4984, 30.33, DT-1.07, 5042.14, 5145.11, WLB-V100, LTE-2170 sowie Lokomotiven der Reihen 93, 2050, 2043 und 2143 eingesetzt werden.



Foto: Saßmann

Im Bahnhof der ehemaligen NÖ-Landesbahn gab es am 3. Mai 2009 eine Fahrzeugparade mit den Triebwagen 5145.11, 5042.14, der Diesellok 2050.09 sowie dem Dampftriebwagen 3071.07 (Ex-BBÖ-DT.1.07).



Foto: Dollinger

Die neue 1142.579 der Staudenbahn-Verkehrsgesellschaft (SVG): Sie wurde in Linz hauptuntersucht, neu lackiert, mit PZB 90 ausgerüstet und Ende Januar nach Augsburg überführt. Derzeit werden mit der Lok hauptsächlich Holzzüge im Auftrag der SETG befördert.

BAHNWELT AKTUELL

PRIVATBAHN

Kleinere und größere Einheiten

Zwei zweiteilige Desiro-Garnituren am 6. Mai 2009 bei Berolzheim.



Foto: Dollinger

● Im Mai pendelten zu Testzwecken zwischen Treuchtlingen und Gunzenhausen zwei zweiteilige Siemens-Desiro-ML II, die bei Transregio gewöhnlich dreiteilig verkehren. Wenige Wochen zuvor waren ein zwei- und ein vierteiliger Zug unterwegs. Die Mittelwagen wurden dabei getauscht oder auch mal abgestellt. Zum Rangieren in Treuchtlingen nutzte man eine Diesellok der Reihe 218, sogar 217001 fand dafür einmal den Weg ins Altmühltal. Zu vermuten ist, dass Transregio, Betreiber der Garnituren, diese künftig variabler einsetzen will, um besser auf die Fahrgastzahlen reagieren zu können.



Foto: Nolte

Im DB-Museum Koblenz fand am 23. Mai 2009 das alljährliche Frühlingsfest statt. Als Gastloks konnten zum Beispiel die 1020.044 aus Innsbruck und E94279 aus Kornwestheim sowie andere Loks aus Luxemburg, der Schweiz und Österreich begrüßt werden. Auf dem Weg nach Koblenz passierte am 22. Mai ein Lokzug mit ÖBB-1020.44, ÖBB-1110.505 und E 94.279 Kaub am Rhein.

HARZ

Seltener Kamelritt

● Der Verein „Erfurter Nahverkehrsfreunde" organisierte am 16. Mai 2009 zusammen mit den Harzer Schmalspurbahnen eine Fotofahrtveranstaltung mit einem Harzkamel (BR199/299) und fünf Personen- sowie einem Packwagen. Die Fahrt führte von Hasselfelde über Stiege, Eisfelder Talmühle, Elend, Drei-Annen-Hohne nach Wernigerode-Westerntor. Dort fand eine Fotoparade statt. Unterwegs wurden etliche Fotohalte gemacht, um den zahlenden Teilnehmern aus Deutschland und den Nachbarländern etwas zu bieten.



Foto: Schreiber

Auf dem Bild ist der Zug bei Stiege bei einer von mehreren Scheinanfahrten zu sehen.



Foto: Schubert

Auf der Strecke Gera – Zeitz fanden am 16. Mai 2009 Sonderfahrten mit 651049 der LEG und 112565 der PRESS statt. Organisator war der Verein „Geraer Eisenbahnwelten e.V.", Anlass war das 150-jährige Bestehen des Eisenbahnknotens Gera. In Gera fand ein Bahnhofsfest statt, bei dem 219084 zu Führerstandsmitfahrten anwesend war. Auf dem Rückweg nach Chemnitz konnte man bei Meerane die ungewöhnliche Bespannung mit 651049 als Zug- und 112565 als Vorspannlok beobachten.

Der Schwellenleger

Fahren auf Verschleiß?


Achsenprüfung in Schöneweide.

Foto: Schulz

● Die Berliner S-Bahn gerät ins Kreuzfeuer der Kritik nunmehr bis hin zur Bundespolitik. Letzten Anstoß gaben zwei Entgleisungsunfälle von Anfang Mai in Kaulsdorf und in Lichtenberg, wobei im Falle Kaulsdorf eine gebrochene Radscheibe festgestellt wurde. Der betroffene Triebzug der Baureihe 481 sei einer jener gewesen, bei denen man die Fristen verlängert habe. Doch nach Ansicht von Experten sei dies nur die Spitze des Eisberges. Bereits seit Jahren betreibe die S-Bahn eine auf Abbau und Verschleiß orientierte Politik, die zu Fahrzeugausfällen, verkürzten Zuggarnituren, verschlechterter Fahrgastinformation und weiterem geführt hätte. Diese Qualitätsprobleme nahm die Fraktion B90/Grüne im Bundestag zum Anlass für eine Anfrage an die Bundesregierung, womit die S-Bahn erstmals die Bundespolitik beschäftigt. (Die S-Bahn Berlin GmbH ist als 100-prozentige Tochter der DB AG ebenfalls Bundeseigentum.) Die S-Bahn selbst reagierte mit einer so genannten Qualitätsoffensive namens „Squash“: S-Bahn-Qualitätssteigerung in der Hauptstadt. In insgesamt 75 Punkten wurden mit den Mitarbeitern Verbesserungsmöglichkeiten festgeschrieben. Nun ja: Squash spielt man bekanntlich gegen die Wand!

THÜRINGEN

204 805 auf Abschiedstour



Foto: Sangmeister

Am 13. Mai war 204 805 letztmalig mit dem Übergabedienst nach Könitz unterwegs. So brachte sie den 55138 nach Könitz.

● Schon wieder geht eine Triebfahrzeug-Ära zu Ende: Im Bw Saalfeld wurde 114 660 als erste ihrer Baureihe mit einem leistungsgesteigerten Dieselmotor ausgerüstet und getestet. Und im Bw Saalfeld geht für diese Diesellokbaureihe, ehemals V100, dann BR 110 und später, je nach Leistungsklasse, als 112, 114 und zeitweise 115 beziehungsweise als 202 und 204 bezeichnet, der Einsatz zu Ende. Mit 204 805 hatte nun die letzte ihrer Art am 15. Mai 2009 Fristablauf und beendet den Einsatz dieser Baureihe bei der DB AG.


Foto: Henschel

Anlässlich des NRW-Wandertags fuhr 78 468 auf der Ennepetal-Bahn. Planmäßig wird die Strecke jeweils am ersten Sonntag im Monat von einem Uerdinger Schienenbus der Ruhrtalbahn befahren.



Foto: Gerlach

Anfang Mai wurden mit dem „RAILab1“ Messfahrten auf der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main durchgeführt. Anstatt der üblichen Loks des FTZ Minden wurden 182 004 „Porsche“ und 182 021 im Sandwich eingesetzt. Die Porsche-Lok zieht den Zug auf der Messfahrt nach Wiesbaden Hbf und ist kurz vor der Einfahrt in den Schulwaldtunnel bei Breckenheim am 5. Mai 2009.

Zeitreise

Aufstellung zur Parade

■ Am Kilometer 84,9 ab Leipzig befindet sich entlang der Strecke nach Dresden der Bahnhof Priestewitz. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE) nutzte ein Gasthaus als Empfangsgebäude, ehe später ein größeres Gebäude errichtet wurde. Obwohl inzwischen seiner Gütergleise beraubt und komplett umgestaltet, ist Priestewitz heute immer noch Bahnhof, denn hier zweigt die Strecke in Richtung Großenhain (Cottbusser Bahnhof) ab, die seit Oktober 1862 besteht. Aus dieser Zeit stammt auch das spätere Empfangsgebäude. Priestewitz war zweimal Zeuge von eisenbahnrelevanten Vorfällen: Am Abend des 8. April 1839 ließen übelwollende Geister die von Leipzig zurückkehrende „Saxonia“ auf ein falsches Gleis (und eine englische Lokomotive) laufen in der Hoffnung, die deutsche Konkurrenz auszustechen. Genau 150 Jahre später dürfte sich dort die größte Ansammlung von Eisenbahnfahrzeugen, die der kleine Bahnhof je erlebte, befunden haben. Priestewitz war der wichtigste Aufstellungsbahnhof für die Fahrzeugparade von Riesa (siehe hierzu unseren Titelbeitrag ab Seite 14)!



Der Großteil der Fahrzeuge wartet 1989 auf den Einsatz zur Riesaer Parade im Bahnhof Priestewitz.



Zehn Jahre später war Priestewitz wohl noch Bahnhof, doch die Nebengleise lagen schon brach.

Fotos: Heinrich

Die Eisenbahnfreunde Traditionsbahnbetriebswerk (TBw) Staßfurt e. V. haben am 9. Mai 2009 ihre 44 1486 wegen Fristablaufs auf die vorerst letzte Reise geschickt. In Flechtingen wurden rund 1000 Tonnen Kies abgeholt und nach Staßfurt gebracht. Unterstützt wurde die 44 von 52 8184. Kurz nach Eickendorf zeigt sich der Jumbo neben der großartig erhaltenen Telegrafenleitung.



Foto: Spiller

SACHSEN

Parkplatzprobleme

● In den vergangenen Wochen wurden vielerorts in Sachsen derzeit nicht benötigte Güterwagen der DB Schenker Rail Deutschland AG in Bahnhöfen und auf nicht mehr befahrenen Streckengleisen abgestellt. Hauptursache des gesunkenen Bedarfs ist die Weltwirtschaftskrise. So stehen jetzt zum Beispiel in den Bahnhöfen Annaberg-Buchholz, Zwönitz, Schwarzenberg, Brand-Erbisdorf, und Lugau nicht mehr benötigte Wagen. Auch auf den Gleisen der Regio-Infra-Service Sachsen GmbH (RISS) wurden leere Containerwagen abgestellt. So war am 20. April 2009 die 112708 mit einer langen Reihe solcher Wagen bei Hohndorf unterwegs, um diese später im Bahnhof Oelsnitz (Erzgeb.) auf nicht benötigten Gleisen abzustellen.



Foto: Seraphin

112 708 auf der Suche nach Abstellmöglichkeiten.

ÖSTERREICH

Plan-Dieselnostalgie



Foto: Haslebner

Viele Bahnhöfe präsentieren sich noch fast im Ursprungszustand.

● Auf der 80 Kilometer langen Gailtalbahn zwischen Villach und Kötschach-Mauthen (KBS 670) verkehren noch immer einige Regionalzüge wie in den 1970er-Jahren. Als Triebfahrzeug wird die Reihe 2043 eingesetzt wie auf dem Bild 2043.039 in Dellach im Gailtal am 12. Mai 2009. Schlierenwagen bilden das Wagenmaterial. Im Mai wurden die Züge 4802, 4805, 4812 und 4817 in dieser Zusammensetzung geführt. Bei allen anderen kommen bereits moderne Desiro-Diesel-Tw der ÖBB-Reihe 5022 zum Einsatz.



Das „Bild 7b“ fährt an den begeisterten Zuschauermassen vorbei. Die drei Dampfer 95027, 78009 und 956676 fuhren anschließend nach Weißig.

VOR 20 JAHREN ZEIGTE DIE DR AM ELBEUFER IN RIESA EINE UMWERFENDE FAHRZEUGPARADE



Foto: Heinrich

Nach der Parade fuhren viele Fahrzeuge über Nossen, um Aufstellung für den zweiten Tag zu nehmen.

Der Höhepunkt

Mehrere 100000 Besucher an zwei Apriltagen bildeten den Rahmen für die Jubiläumsfeier anlässlich der ersten deutschen Fernbahn.



Foto: Schmidt

Der Termin Anfang April 1989 war unter heutiger Betrachtung mit dem Abstand zweier Jahrzehnte wohl ein Glücksfall. Nur wenige Wochen später, nach den Kommunalwahlen in der DDR am 7. Mai 1989, begann der Staat zu zerfallen. Wer weiß, ob ab Mai noch diese große Leistungsschau der DR möglich gewesen wäre? So aber zeigte die DR im Frühjahr 1989, am Wochenende des 8. und 9. April, nochmals alles, was sie besaß und vor allem, was sie zu leisten in der Lage war. In meisterlicher Weise organisierten die Reichsbahner eine Parade zum 150-jährigen Bestehen der ersten Fernbahn auf deutschem Boden, der Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE). Zudem begingen sie den 200. Geburtstag des großen deutschen Eisenbahnvordenkers Friedrich List, der am 6. August 1789 in Reutlingen zur Welt kam.

Die Feierlichkeiten zur Fertigstellung der 120 Kilometer langen Gesamtstrecke zwischen den beiden sächsischen Metropolen sollte auch ein bewusster Gegenpol zum von der Bundesbahn zelebrierten Jubiläum „150 Jahre Deutsche Eisenbahn" im Jahr 1985 in Nürnberg sein. Die DDR feierte 1989 zudem einen runden Geburtstag und so passte die in Riesa durchgeführte Veranstaltung auch gut zu den Feierlichkeiten zum 40-jährigen Staatsbestehen. Wer aber der Parade von Riesa, die nach damaligen Angaben 330000 Besucher in die Elbestadt zog, einen sozialistischen Hut aufsetzen möchte, der hat die Zeichen der Zeit, auch wenn die Führung der →



Foto: Emersleben

Auffällig war auch das „Bild 8“ mit E 77 10 und 57 3297 an der Spitze eines Güterzuges.

Im Sammelbahnhof Priestewitz warten am Morgen des 8. April 1989 die meisten Paradefahrzeuge auf den Abfahrauftrag.



Fotos (2): Heinrich

Aus vierachsigen Kesselwagen ergänzten Feuerwehrleute mit Motorpumpen die Wasservorräte der Loks.

DDR in Trittbrettfahrermanier das Eisenbahnjubiläum zur Selbstdarstellung und zur Bestätigung ihres Traditionsbewußtseins nutzte, dennoch falsch interpretiert. Die Eisenbahnfreunde, die aus vielen Ländern in Scharen eigens zu diesem Spektakel anreisten, bestätigten vor allem das überragende, staatsferne Interesse an der Eisenbahn.

Beinahe zur Legende wurde die Vorbeifahrt der Saxonia, die eigens für diesen Anlass nachgebaut wurde, gefolgt von 150 Lokomotiven und Wagen. Nicht alle Triebfahrzeuge besaßen damals den Status der Traditions- oder Museumslok und auch nur ein Teil der an den Eisenbahnfreunden vorbeiparadierenden Dampfloks war betriebsfähig. Die Eisenbahner mussten Ende der 1980er-Jahre improvisieren und man griff auf bestehende Betreuerkollektive von Dampflokomotiven zurück, die versuchten, das Leben der einen oder anderen Dampflok aus dem Plandienst oder einer Heizlok zu verlängern wie etwa das der 503545 des Bw Wismar oder der 441378 des Bw Gera. Und gerade diese Eisenbahner waren mit Begeisterung dabei, sahen sie doch in der Teilnahme an der Parade eine Bestätigung ihres Freizeiteinsatzes und hofften über die Teilnahme auf den dauerhaften betriebsfähigen Erhalt ihrer Maschinen. Eine Hoffnung, die leider oft nicht erfüllt wurde.

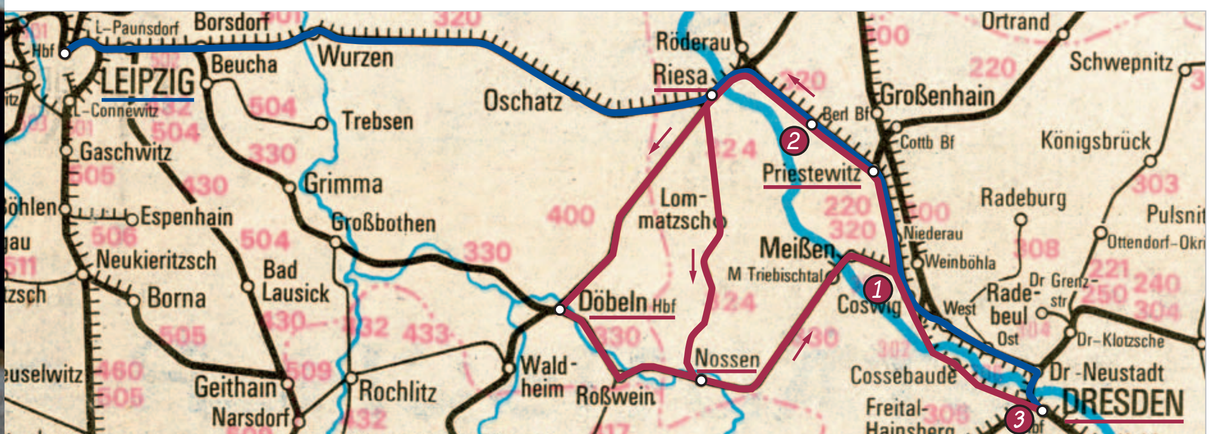
Dass unter den 31 gezeigten Schaubildern mit über 60 Triebfahrzeugen, darunter 31 betriebsfähigen Dampflokomotiven, dennoch nicht alle möglichen Lokbaureihen werden konnten, war zu verschmerzen. Trotzdem zeigte die Technikschau in Riesa eine Vielfalt, die in der DDR zuvor nie fahrend zu sehen war.

Naturgemäß hatte die Verwaltung Maschinenwirtschaft mit der Bereitstellung der Loks den gewichtigsten Anteil an den Vorbereitungsarbeiten. Die bedeutendste Leistung war aber zweifellos der Nachbau der Saxonia durch das Raw Halle unter der Leitung von Heinz Schnabel. DDR-typisch wurden damals die Namen der Eisenbahner in allen Zweigen der DR-Struktur, die maßgeblich zum generalstabsmäßigen Gelingen der Parade beitrugen, nicht genannt. Aber ohne die Rückendeckung des damaligen verständnisvollen Leiters und ausgewiesenen Fachmanns Günter Ruppert, unter dessen Regie auch die Aufarbeitung der E7710 im Bw Dresden erfolgte, wäre so manche Maschine nicht in Riesa zu sehen gewesen. Auch seine Kollegen der Verwaltung Maschinenwirtschaft der Rbd Dresden, Karl Hübner, Günter Freudenberg sowie Peter Saby, und die ihnen zur Seite stehenden Fachberater des Verkehrsmuseums Dresden, Gerhard Arndt, und des Deutschen Modelleisenbahnerverbandes, Winfried Liebscher und Claus Burghardt, sowie die vielen Betreuerkollektive in den Betriebswerken von der Ostsee bis zum Thüringer Wald hatten großen Anteil am Gelingen.

Erhebliche Anstrengungen betrieb auch die Verwaltung Wagenwirtschaft, die sämtliche an der →

Der legendäre Nachbau

Was zum 100-Jährigen der deutschen Eisenbahn 1935 der Nachbau des „Adler", war zum Jubiläum 150 Jahre LDE der Nachbau der „Saxonia", die zu Recht als Krönung der Pflege des historischen Erbes bei der Deutschen Reichsbahn betrachtet werden darf. Dabei war deren Realisierung keineswegs selbstverständlich. Heinz Schnabel, Abteilungsleiter Triebfahrzeuge in der DR-Hauptverwaltung für Maschinenwirtschaft (HvM), erinnert sich: „Es wurde eine Arbeitsgruppe zum Nachbau der ‚Saxonia' gebildet. Die war aber von Pessimisten durchsetzt, die gesagt haben: ‚Wegen dem und dem geht das nicht.'" Doch Heinz Schnabel ließ nicht locker, bezog Lehrwerkstätten für die Fertigung vieler Teile ein und fragte altgediente Werkstattmeister um Rat. Ihm ging es nicht anders als Johann Andreas Schubert 150 Jahre zuvor, der die aus England eingeführte „Comet" vermessen, gleichwohl einige Verbesserungen in seine „Saxonia" eingebaut hatte. Seit Oktober 1988 ist die „Saxonia" II unter Dampf.



1 Verbindungskurve bei Niederau 2 Bf Weißig 3 Bw Dresden-Altstadt → Zu- und Abführungswege

Steckbbrief LDE

1829 Die Leipziger Händlerschaft befasst sich mit ersten Plänen für eine Eisenbahnlinie
Herbst 1833 Friedrich List legt seine Denkschrift „Über ein sächsisches Eisenbahn-System…“ vor und behandelt detailliert den Bau einer Eisenbahnstrecke von Leipzig nach Dresden
5. Juni 1835 Gründung der „Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie“ in Leipzig
November 1836 Die erste Lokomotive trifft aus England in Leipzig ein
7./8. April 1839 Die Gesamtstrecke Dresden – Leipzig geht in Betrieb, der öffentliche Reise- und Güterverkehr startet am 9. April
1842 Der Bahnhof Niederau geht in Betrieb; sein EG gilt als ältestes noch vorhandenes der Welt
1852 – 1857 Neubau des Leipziger Bahnhofes in Dresden
1864 Neubau des Dresdner Bahnhofes in Leipzig
Januar 1876 Die LDE wird verstaatlicht
Februar 1876 Die neu gebaute Riesaer Elbbrücke stürzt ein
1933/34 Der Oberauer Tunnel wird aufgeschlitzt und beseitigt
1946 Die LDE verliert das zweite Gleis als Reparationsleistung an die UdSSR
1964 – 1966 Neubau der Elbbrücke bei Riesa
1970 Die LDE ist durchgehend zweigleisig und elektrifiziert
Mai 1990 Der erste Intercity „Johann Sebastian Bach“ erreicht Leipzig, Er wird ab
Mai 1991 bis Dresden verlängert; mit EC „Heinrich Heine“ Paris – Dresden kommt auch der erste Eurocity auf die LDE



Foto: Heinrich

Der Star der Veranstaltung, die Saxonia, zeigte sich auch in Weißig vor tausenden Zuschauern.

Parade beteiligten Wagen, ob Reise-, Güter- oder Museumswagen, zuvor in einem Raw untersuchen und bis zum Einsatz am Elbufer sperren ließ. So profitierte etwa auch der Zwickauer Traditions-Eilzug von der Riesaer Veranstaltung, indem seine Wagen im Raw Delitzsch endlich die lang erhoffte Aufarbeitung erhielten. Die Fahrplananordnung (Fplo) 11000 der Rbd Dresden für die Fahrzeugparade zählte insgesamt 65 Seiten und drei Ergänzungen. Nichts wurde an diesem Aprilwochenende dem Zufall überlassen. Von den Zuschauern unbemerkt lief im Hintergrund ein Uhrwerk mit absoluter Präzision, das die minutengenaue Zuführung der Fahrzeuge aus allen Landesteilen zu den Sammelbahnhöfen Dresden-Altstadt, Priestewitz und Weißig einschließlich der nötigen Restaurierungszeiten über die Fahrzeugparade bis zur Rückführung in die Heimat-Bw steuerte.

Dass die Veranstaltung im Verantwortungsgebiet der Rbd Dresden, die die organisatorische Hauptlast trug, lag, war vielleicht

Die Elbrücke bei Riesa, einer der markantesten Punkte der LDE. Am 20. September 1986 überquert eine 243 den Bau aus den Jahren 1964 bis 1966.

auch ein besonderer Glücksfall, denn alljährlich war man dort mit Großveranstaltungen und Sonderzügen zum Tag des Eisenbahners geübt und reich an Erfahrungen.

Während der zweieinhalbstündigen Parade spielte an beiden Tagen auch der Wettergott mit und bescherte den Zuschauern ein Spektakel. Die knapp bemessenen 3000 Tribünenplätze in Riesa konnten nur einen Bruchteil der Zuschauer aufnehmen. Die meisten Eisenbahnenthusiasten säumten kilometerlang die Strecke von Weißig über den Abzweig Röderau bis zu den Elbwiesen bei Riesa.

Nur wenigen Eisenbahnfreunden war es vergönnt, an allen Veranstaltungstagen als Fotograf hinter den Kulissen in den durch die Transportpolizei streng abgeschirmten Bw Dresden-Altstadt, den Aufstellbahnhöfen Priestewitz oder Weißig oder in Kenntnis der Fplo 11000 entlang der Zuführungsstrecke aktiv zu werden. Dort spielte sich aber vielleicht der interessanteste Teil der Riesaer Veranstaltung ab. So konnten auf den Strecken rund um die Eisenbahnknoten Dresden, Döbeln, Riesa und Nossen seltene Überführungsfahrten beobachtet werden. Bereits am Freitag, 7. April, rollte der größte Teil der beteiligten Fahrzeuge zum Bw Dresden-Altstadt an, das an diesem Abend eine wohl nie zuvor gesehene Palette an Dampfloks zeigte. Die meisten Fahrzeuge kamen nur zum Restaurieren und verließen das Bw in geplanter Reihenfolge in Richtung der Aufstellbahnhöfe. Bis in die Abendstunden war das Dresdner Bw Drehscheibe eines einzigartigen Dampflokaufgalopps.

Mittelpunkt war stets die Bw-Kantine, wo sich all die Männer trafen, die auf den Dampfrössern der Baureihen 01 bis 99 jahrelang zuhause waren. Sorgen und Nöte waren an diesem Wochenende ausgeblendet, allen Beteiligten stand die Vorfreude auf die größte Eisenbahnschau ihrer Dienstzeit im Gesicht. Bei Sonnenaufgang am Samstag waren alle Fahrzeuge in der geplanten Reihenfolge auf den Bahnhöfen aufgestellt. Dort waren in vorbildlicher Weise zuvor Schlafwagen und Versorgungseinrichtungen für die Personale organisiert worden. Wer seine Lok nach Weißig brachte, konnte im Lehrlingswohnheim des Chemiewerks Nünchritz übernachten. Auch befand sich in Priestewitz der Stab der Oberdispatcherleitung, wo Unregelmäßigkeiten behoben und der gesamte Betriebsablauf koordiniert wurden. Die Direktion schickte ihre besten Leute vor Ort. Eigens eingesetzte Schuppenheizer versorgten nachts die Feuer in den Lokomotiven, bevor mit Tagesanbruch die Stammpersonale wieder ihre Arbeit aufnahmen. Die langen Fahrzeugreihen und das dichte Nebeneinander von Loks und Wagen aller Art auf den Sammelbahnhöfen waren einzigartig. Jetzt herrschte die Ruhe vor dem großen Sturm: Vier Stunden vor Beginn der Fahrzeugschau nahmen die einzelnen Loks und Züge vom Bahnhof Weißig beginnend auf dem Streckengleis Riesa – Dresden streng nach Protokoll Aufstellung, bevor an beiden Tagen um 14 Uhr die Parade in Riesa ihren Anfang nahm. Die Saxonia, die tags zuvor von Leipzig nach Riesa überführt wurde, war streng abgeschirmt im Bw Riesa abgestellt. Ihr galten die besonderen Erwartungen der Zuschauer. Auch der SVT Bauart Görlitz 175 005/006, damals als Kulturzug und Jugendclub „Ernst Thälmann“, war nach Riesa gekommen, nahm aber leider nicht an der Parade teil. Um den Bahnhof Riesa zu entlasten, wurde am Samstag etwa ein Drittel der an der Fahrzeugparade beteiligten Loks und Wagen über Döbeln und Nossen abgeleitet. Nach Restaurierungsaufenthalten in den dortigen Betriebswerken erreichten die Fahrzeuge über die Verbindungskurve bei Niederau wieder die LDE-Linie und ihre Aufstellbahnhöfe Priestewitz und Weißig für den zweiten Tag der Fahrzeugparade.

So schnell wie sie kamen, verließen die Fahrzeug nach dem Ende der Veranstaltung Riesa auch wieder. Nach dem Passieren der Tribüne kamen manche nur mehr kurz am Bahnsteig zum Halt. Und noch während die Parade lief, traten die ersten Loks ihre Heimreise an.

Wer die Entwicklung des Schienenverkehrs in den vergangenen 20 Jahren beobachtete, muss feststellen, dass eine vergleichbare Eisenbahnschau der Superlative in Deutschland so wohl nicht mehr stattfinden wird. *R. Heinrich/al/hb*

Um den Saxonia-Neubau zu fördern, konnten Eisenbahnfans für fünf Mark Bausteine kaufen.



Foto: Slg. Jurkowsky

Foto: Emersleben

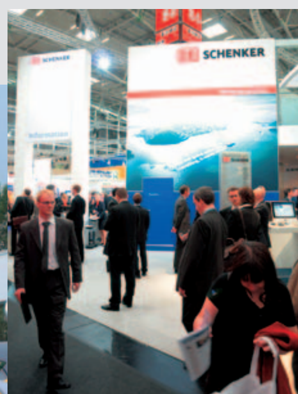
Foto: Heinrich



„Bild 6“, 38 1182 und 17 1055 verlassen Riesa auf dem Weg nach Döbeln.

DDR goes Austria: Die österreichische Montafoner Bahn kaufte jüngst eine von Alstom in Stendal modernisierte Ost-V 100.





Fotos (3): Alkofer

Der Stand von DB Schenker, einer der größten Messestände überhaupt, war stets gut besucht.

Europa im Visier

Die große Biennale des Transportgewerbes hatte im Mai wieder ihre Tore in München geöffnet.



Ein neuer Anbieter unter den Lokomotivverleihern ist das Unternehmen Railpool, das in München seine erste 186-Lok zeigte.

Die Münchner Messe „transport logistic" steht längst alle zwei Jahre in den Terminkalendern aller mit dem Warentransport Beschäftigten. Die noch vergleichsweise junge Messe mauserte sich inzwischen zu einer (europäischen) Leitmesse fürs Transportgewerbe.

Auf dem neuen Münchner Messegelände treffen sich Hafengesellschaften, Reedereien und die Betreiber von Flughäfen. Hersteller von Verpackungsanlagen gehören ebeno zu den Ausstellern wie die Produzenten von Lkw oder Postdienstleister. Einen bedeutenden Anteil unter den Ausstellern haben von Anfang an Eisenbahngesellschaften, im Besonderen die Güterverkehrssparten der großen Staatsbahnen und private Güterverkehrsbahnen, aber auch Hersteller von Güterwagen zeigen auf dem Freigelände ihre neuesten Produkte. Zu den großen Ausstellern 2009 gehörten die DB AG, genau genommen DB Schenker, die ÖBB und die SBB, aber auch die italienische FS und die französische SNCF warteten mit unübersehbaren Ständen auf ebenso wie die polnische PKP, die ungarische ÖBB-Partnerin MAV Cargo, die tschechische ČD Cargo, die Slovenian Railways und die ZSSK Cargo aus der Slowakei.

Das Spezielle der diesjährigen Ausgabe war die aktuelle Wirtschaftskrise, von der man auf den ersten Blick nur wenig merkte. Die Stände waren nicht kleiner oder weniger nobel und auch die Besucher schoben sich zeitweise durch die Ausstellungshallen. Aber das Wort Krise war vom 12. bis 15. Mai trotzdem in aller Munde. Zuversicht auszustrahlen, war in München erste Bürgerpflicht und so wertete Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee die starke Besucher- und Ausstellerresonanz auch „als ein positives Signal für die ganze Branche."

Trotz erheblicher Einschnitte bei den Reisebudgets der meisten Unternehmen konnte die Ausgabe 2009 der „transport logistic" fast die gleiche Besucherzahl wie im Boomjahr 2007 vermelden.

Wer sich an den Ständen umsah, dem fiel in der Eisenbahnhalle das starke Auftreten der osteuropäischen Nachbarn unübersehbar auf. Ein weiterer Themenschwerpunkt der diesjährigen Messe waren Transportlösungen aus einer Hand. Sogar das Thema Umweltschutz, das in der Wirtschaftskrise wieder zu einem Randthema zu verkommen droht, schaffte es in München auf die Tagesordnung. Immerhin ein Fünftel des klimaschädigenden Kohlendioxids stammt aus dem Verkehr und davon entfallen 90 Prozent auf Straßen- und Luftverkehr. Hier kann die Schiene zum Rettungsanker werden.

Stefan Alkofer

„iaf" in Münster im April

Was die „transport logistic" für die Spediteure, ist die „iaf", die Internationale Ausstellung Fahrwegtechnik, die Ende April in Münster stattfand, für die Gleisbauer: An drei Messetagen kamen 25000 Messebesucher und informierten sich über die neuesten Trends der Schienenfahrwegstechnik. Das Ausstellungsgelände in Münster fanden insgesamt 177 Aussteller aus 15 verschiedenen Ländern.

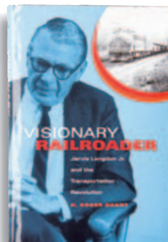
Foto: Piplack



Das Münsteraner Freigelände war gut belegt.

Eisenbahn-Urgestein

H. Roger Grant: Visionary Railroader – Jarvis Langdon Jr. and the Transportation Revolution. Indiana University Press, Bloomington 2008. ISBN 978-0-253-35216-3, 260 Seiten, 29 Abb.; Preis: Etwa 22 Euro.



■ Jarvis Langdon Jr. war eine der Schlüsselfiguren der US-Eisenbahnen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Er führte viele Jahre erfolgreich die Baltimore and Ohio Railroad, bevor er Anfang der 1960er-Jahre die marode Rock Island sanierte und ab 1970 die zu diesem Zeitpunkt bankrotte Penn Central übernahm. Diese englischsprachige Biographie über den „doctor of sick railroads", dessen Großonkel kein geringerer als Mark Twain war, besticht durch wissenschaftliche Gründlichkeit und Einfühlungsvermögen für die beschriebenen Charaktere. *al*

● ***Fazit: Famoses Portrait***

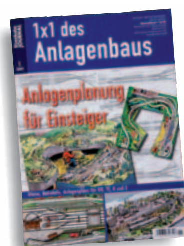
Hilfestellungen

Ulrich Lieb: Profi-Tipps für die Modellbahn-Planung. Transpress-Verlag, Stuttgart 2009. ISBN 978-3-613-71362-8,160 Seiten, 31 Schwarzweiß-, 152 Farbabbildungen; Preis: 19,95 Euro.

■ Defizite bei der Planung, beim Betriebskonzept und bei der Modellbauausführung sind nicht selten die Ursache für schnell vergehenden Spaß mit der Heimanlage. Diesem Frust abzuhelfen, hat sich Autor Ulrich Lieb die Mühe gemacht, vor allem Grundlagenwissen zu vermitteln. Das reicht baugrößenübergreifend vom Kostenplan über Anlagenform und -planung, Basiskonstruktion, Anlagenthema nebst Verkehrskonzept, Bahnhofsentwurf bis hin zur Gleisplanung und -verlegung. Anschaulich geschrieben und ordentlich illustriert, ist dieser Band für den Einstieg hilfreich, weniger der Beispielkostenplan mit seinen über 15000 Euro! *hc*

● ***Fazit: Wertvolle Orientierungshilfe***





Pfiffiger Platz- und Zeitsparer

Tobias Pütz (Bearb.): Anlagenplanung für Einsteiger. 1 x 1 des Anlagenbaus (EJ 1/2009). VGB, Fürstenfeldbruck 2009. ISBN 978-3-89610-304-8, 88 Seiten; Preis: 13,70 Euro.

■ Mit insgesamt 44 Schwarzweiß- und 129 Farbabbildungen, darunter über 30 dreidimensionalen Schaubildern aus der Zeichenfeder des Illustrators Reinhold Barkhoff, bietet die jüngste Ausgabe aus der EJ-Praxisreihe eine Fülle von Anregungen. Und diese durchaus nicht nur für Einsteiger, denn familienfreundliche, räumlich wie finanziell überschaubare Anlagen sind auch für das Gros gestandener Modellbahnbegeisterter stets ein Thema, ob nun in H0 oder selbst in Z. *hc*

● ***Fazit: Ratgeber zum (Neu-)Start***



Außerdem erschienen

Mikado der Schweizer Modellbahnen

Ulrich Höschen: Mikado Schweiz-Edition. Handbuch für Modellbahn-Sammler. r&r Sammlercollectionen GbR, Hilden 2008. ISBN 978-3-936520-26-2, 480 Seiten, 69 Sw-, 1121 Farbabb.; Preis: Euro 69, CHF 98.

Dem Text hätte man die Arbeit eines erfahrenen Lektors gewünscht, aber die Fülle der guten Farbfotos versöhnt jedes Sammlerherz mit Schweiz-Affinität.

• **Katalog für rollendes Schweizer Material aller Spurweiten 1919 - 1969**

Kartengrüße aus dem nächsten Jahr

Sächsischer Eisenbahnkalender 2010. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2009. ISBN 978-3-9806125-6-2, 13 Blatt, 1 Sw-, 12 Farbabb.; Preis: Euro 6,00.

Früher Vogel fängt den Wurm: Getreu diesem Motto läutet Thomas Böttger publizistisch bereits das Jahr 2010 ein und legt seinen neuesten Postkartenkalender mit historischen wie aktuellen Bahnmotiven aus Sachsen vor.

• **Künftiger Jahresbegleiter nicht nur für Sachsen**

Mit Epoche-IV-Schwerpunkt

Karsten Naumann: Jetzt helfe ich mir selbst. Details für die Modellbahn. Bauen, lackieren und aufstellen. Transpress-Verlag, Stuttgart 2009. ISBN 978-3-613-71361-1, 160 Seiten, 2 Sw-, 142 Farbabb.; Preis: Euro 19,95.

Personen- und Güterbahnhof, Bahnbetriebswerk sowie dem näheren Umfeld widmet der Autor unter Reichsbahngesichtspunkten seine H0-Aufmerksamkeit.

• **Solide Anleitungen zu vorbildgerechterem Modellbau**

Nummer 5 lebt!

Riogrande-Video: DVD Modellbahn TV 5, Freiburg 2009. Laufzeit: 50 Min.; Bestellung: VG Bahn, Tel. (08141)534810, www.riogrande.de; Preis: 14,80 Euro.



■ Auch in der fünften Ausgabe von Modellbahn TV waren die Autoren wieder interessanten Themen auf der Spur. Die von Josef Brandl exzellent gestaltete H0-Anlage der Schiefen Ebene begeistert in bewegten Bildern noch mehr, als es Standbilder in Heften vermögen. Das gilt natürlich auch für Rocos famoses Zugset mit digitalen Funktionen. Nach Standbildern lässt sich problemlos arbeiten, was die Werkstatt-Tipps besonders wertvoll macht. *yo*

● ***Fazit: Vielseitiges Vergnügen***

Rauchende RHÖN-RÄDER

Im Norden Bayerns, wo der Freistaat Thüringens Grenze streift, kamen Dampflokfreunde Ende April auf ihre Kosten.

Das bekannte Plandampf-Veranstalterteam Lo/Rie (Stefan Lohr und Henry Riedel) wagte sich erstmals in die alten Bundesländer und bot in Zusammenarbeit mit den Eisenbahnfreunden Untermain (EFU) und den Ulmer Eisenbahnfreunden (UEF) vom 24. bis zum 26. April 2009 Bundesbahn-Plandampf an.

Gut eine Woche vor Beginn des Spektakels hieß es zittern für Veranstalter und Teilnehmer: Wegen des trockenen Frühjahrs und der erhöhten Waldbrandgefahr drohte ein Dampfverbot. Zum geplanten Termin durften die Züge glücklicherweise ohne jede Einschränkung und bei schönstem Wetter qualmen. Der Wettergott meinte es gut mit den Fotografen und ließ es rechtzeitig sowie ausschließlich ein paar Tage vor dem Plandampf kräftig regnen.

Zum Einsatz kam neben der einzigen noch betriebsfähigen Ex-Bay.-Gtl 4/4, auch bekannt als 98 886, aus dem Jahr 1924 die 1921 bei der MBG Karlsruhe gebaute 75 1118 der UEF. Normalerweise ist die Badische VIc zwischen Amstetten und Gerstetten unterwegs, musste jedoch am 8. Dezember 2008 zu Reparaturarbeiten ins Dampflokwerk nach Meiningen (siehe MEB 2/09), wo sie bis Ende April verblieb. Auf dem Heimweg nach Württemberg konnte 75 1118 so kurzerhand für den DB-Dampf in der Rhön gewonnen werden.

Mit unterschiedlichen stilechten Fotogüterzügen an den Zughaken wurde den Teilnehmern an drei Tagen ein buntes Programm geboten. 75 1118 verkehrte zwischen Fladungen und Mellrichstadt sowie Bad Kissingen und Gemünden. 98 886 war an zwei Tagen auf der Museumsbahn Fladungen – Mellrichstadt unterwegs.

Ging es am Tage noch durch die bunt blühende Rhön, so wurde an den Abenden auch den Freunden der Nacht etwas geboten: 75 1118 wurde im historischen Ambiente des Bahnhofs Fladungen in stimmungsvolles Licht getaucht. Am Samstag, stand dann die markante 98 886 für Nachtaufnahmen bereit.

AUSFLUGSTIPP

● Wer der idyllischen Museumsbahn, dem „Rhönzügle", einen Besuch abstatten möchte, kann dies seit Anfang Mai an den meisten Sonntagen tun. Weitere Infos zu den Fahrtagen unter: www.freilandmuseum-fladungen.de



Nahe Ostheim durchquert 98 886 am 25. April 2009 die blühende Rhön.



Die Strecke Fladungen – Mellrichstadt bietet entlang ihrer 18,4 Kilometer, die seit 1996 als Museumsbahn für das „Rhönzügle" genutzt werden und die zum Freiland-Museum in Fladungen gehören, zahlreiche Fotomotive. Dazu zählen auch mehrere alte Bahnhofsgebäude, wie etwa der dem Museum gehörende Endbahnhof in Fladungen, der nördlichsten Stadt Bayerns.

Im Tal der fränkischen Saale zwischen Ebenhausen, Bad Kissingen und Gemünden fühlte man sich dank der Telegrafenmasten entlang der Strecke, der Flügelsignale und der alten Brückenbauten in die DB-Zeit zurückversetzt. Dies wird aber stellenweise bald Geschichte sein, denn zwischen Ebenhausen und Bad Kissingen laufen die Arbeiten für den Anschluss an das EStW Bad Neustadt/Saale auf vollen Touren. So dürfte dies wohl die letzte Möglichkeit gewesen sein, dort noch Bilder von Dampfzügen ohne störende Kabelkanäle, die die Umstellung auf das EStW mit sich bringen, zu machen.

Stefan Gross/al



Die 75 1118 der UEF posiert für Nachtaufnahmen im Museumsbahnhof Fladungen.



Mit historischen Pkw versuchten die Organisatoren, stimmungsvolle Motive zu gestalten.



Die Männer auf der 98 886 gönnen sich das wohlverdiente Feierabendbier.

Fotos: Stefan Gross

Dieses Bild, entstanden bei Wolfsmünster, zwischen Gemünden und Bad Kissingen, spiegelt die Plandampf-Stimmung.

Foto: Heinrich



Am 17. Dezember 1988 erreicht der Premierenzug unter Fahrdraht von Greifswald kommend Stralsund.

Teil 2

Ein Land unter Strom

Die Elektrifizierung der DR-Strecken nahm vor allem in den 1970er- und 1980er-Jahren kräftig Fahrt auf. Die Planer kämpften meist mit Personal- und Materialmangel.

Als auf einem SED-Parteitag beschlossen wurde, dass pro Jahr 300 Kilometer zu elektrifizieren seien, waren die Planer der OBEDR (Oberste Bauleitung für Elektrifizierung der DR) schnell an Kapazitätsgrenzen angekommen. „Dann haben wir angefangen, Leute auszubilden. Wir waren ja in Leipzig die einzige Truppe und die Kapazität reichte nicht aus, um die Kilometer zu machen“, erinnert sich der Planer Klaus Förster, der seit Anfang der 1960er-Jahre beim federführenden EVDR (Entwurfs- und

Foto: Emersleben





Ein Mi-8-Hubschrauber der „Berliner-Spezial-Flug“ setzt am 23. Mai 1990 in Magdeburg-Neustadt Fahrleitungsmaste, um auch in Richtung Berlin unter Draht fahren zu können.

Fahrleitungsmontagewagen 503

● Wenn es um Neubau oder Unterhaltung von Fahrleitungsanlagen ging, setzte die Deutsche Reichsbahn (DR) meist auf eine Einheit aus einer Diesellok der BR 106 und einem FMW (Fahrleitungsmontagewagen). Auf der Basis eines vierachsigen G-Wagens aus dem Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Eberswalde fertigte das Raw Stendal eine größere Anzahl von als FMW 503 bezeichneten Wagen ohne eigenen Antrieb, jedoch mit den notwendigen Anlagen für die eigene Stromversorgung und die Druckerzeugung für die Hydraulikanlage.

Das zur Reichsbahnbaudirektion gehörende Forschungs- und Entwicklungswerk (FEW) Blankenburg (Harz) entwickelte dieses Fahrzeug Mitte der 1960er-Jahre mit späteren Modifikationen. Die Hydraulikbühne erlaubt Arbeiten zwischen 4,29 und 6,79 Metern über der Schienenoberkante.

Neben dem Aggregat-Raum (Stromversorgungsleistung 20 kVA) verfügt der FMW über einen Werkstatt- und einen Aufenthaltsraum. Die Hauptbühne war für eine Last von maximal 1250 Kilogramm beziehungsweise acht Personen ausgelegt. Auf der Querbühne konnten zwei Monteure arbeiten.

Die zur Traktion herangezogene BR 106 war zudem meist mit einem Messstromabnehmer (siehe Bild) zur Beurteilung der Ausführung der Fahrleitungsanlagen versehen.

Foto: Emersleben



In Chemnitz entsteht im Juni 1990 die Fahrleitung nach Riesa.

Vermessungsbüro der DR) arbeitete. „Wir haben dann 15 Mann eingestellt und zusätzlich eine Truppe in Halle und Dresden aufgemacht“, so Förster. Mitarbeiter aus diversen Fachrichtungen wie etwa Signalwesen oder Fernmelder wurden regelrecht umgeschult und aus dem Energiebau Personal angeworben, denn jetzt musste alles schnell gehen.

Die Planung der Leipziger EVDR-Mitarbeiter umfasste nahezu alles von der Baugrunduntersuchung über die Tiefbau-, die Fundamentierungs- und die Mastplanung bis zur Mastbestückung. Die Planer bewegten sich nicht auf Neuland, denn Bundesbahn und Reichsbahn griffen auf das Baukastensystem EZS (einheitliches Zeichnungswerk) aus DRG-Zeit zurück. „Die DDR hat auch lange mit der EZS gelebt. Daraus entstand das Deutsche-Reichsbahn-Maschinen-Regelzeichnungswerk (DRM), eine Planungsunterlage, die speziell auf die DDR-Bedürfnisse wie etwa das Einsparen von Stahl angepasst wurde“, erläutert Ursula Förster, die auch jahrzehntelang bei der EVDR mitwirkte.

Als der Boom losging, wurde der Ingenieurbaubetrieb Berlin umfirmiert in Elektrifizierungs- und Ingenieurbaubetrieb Berlin. Man baute neue Brigaden auf und aus allen Reichsbahndirektionen mussten Mitarbeiter abgestellt und Bauzüge gebildet werden. Der Ingenieurbaubetrieb Berlin war federführend, quasi der Hauptauftragnehmer. Mit dieser Neuorga- →

nisation ging man das beschlossene ehrgeizige Programm an. „Mit der 300-Kilometer-Entscheidung wurde alles hochgefahren“ erzählt die Ingenieurin Ursula Förster: „Unter anderem Fertigteilfundamente und Betonmasten mussten jetzt in großen Stückzahlen hergestellt werden.“

Dabei tauchten natürlich immer wieder Probleme auf: Der Boden nördlich von Berlin etwa bereitete regelmäßig Schwierigkeiten bei den Mastgründungen. „Das war mein Bereich. Ich habe dort die Baugrunduntersuchungen gemacht. Das Problem war weniger der Sand, sondern wir besaßen nur eine Ramme“, so die Ingenieurin: „Wir mussten mit unserer Ramme sparsam umgehen. Die Strecke musste unterteilt werden in Ramm-Bereiche und jene Abschnitte, wo andere Baumaßnahmen wie Bohren möglich waren.“ Die DDR hatte zuvor Poclain-Bohrgeräte in Frankreich gekauft, die eingesetzt wurden, um Rundfundamente zu machen, aber die waren nicht immer ausreichend.



Im Januar 1990 werden in Frankfurt (Oder) Rbf Fundamente gesetzt. Gut zehn Jahre später wird die Oberleitung zurückgebaut.



Die Ramme war ein besonderer Schatz und musste aus dem kapitalistischen Westen importiert werden.

Foto: Kirsche

„Rostock war noch harmlos, aber der Bereich von Berlin nach Stralsund, Prenzlau und Pasewalk – da führt der Weg ja entlang der zahlreichen Seen – da haben die alten Deutschen die Trassierung so raffiniert durchgeführt, dass die Bahntrasse sich fast immer auf dem tragenden geologischen Teil befand, aber eben nicht immer. Und wenn wir auf diese Einbrüche trafen, die man kaum sehen kann, kamen wir mit unseren konventionellen Methoden nicht weiter“, erklärt die EVDR-Planerin. Dort waren Rammgründungen, die tiefer ins Erdreich reichen, nötig. Die DDR konnte sich jedoch nur eine Ramme leisten. „Das war schlimm“, erinnert sich Ursula Förster heute mit einem Lachen. Es war eine Delmag-Ramme, ein Produkt aus Esslingen, das die DDR über Österreich einführte. Die Wahl fiel auf das Württemberger Produkt, weil es beim Ausschwenken nicht ins benachbarte Gleis reichte und bei laufendem Betrieb eingesetzt werden konnte. „Es gab ja kaum Sperrpausen wegen des starken Güterverkehrs“, so Ursula Förster.

DR-Elektrifizierung mit technischer Hilfe aus Schwaben

„Bevor wie die Ramme bestellten, wurde gar ein Arbeitskreis gebildet, der alle Kriterien zusammentrug, die erfüllt werden mussten“, laut Förster. Ein Punkt wurde damals übersehen: Die Ramme erhielt zu weiche Laufketten, „so dass wir sie nur auf einem Waggon einsetzen konnten und sie nach Möglichkeit nicht fahren sollte, vor allem nicht über Schotter“, erzählt Ursula Förster schmunzelnd. „Die Ramme bekam einen eigenen Bauzug mit eigener Lok und eigenem Lokführer“, ergänzt Klaus Förster: „Hier



Der letzte DDR-Verkehrsminister, Otto Arndt (2. v. l.), und FDJ-Chef Eberhard Aurich (3. v .r.) feiern im September 1989 in Cottbus den 2000. elektrifizierten Jugendkilometer und die 500. elektrische Serienlokomotive.

Komplizierte östliche Einfahrt des heutigen Ostbahnhofs: Die Fahrleitung endete zur DR-Zeit kurz vor der Halle und die Züge mussten hineinrollen.

fünf Fundamente, da zwölf – die Ramme war immer in Bewegung" und durfte nicht kaputt gehen.

Die Bahn-Elektrifizierung ist ein aufwendiges Vorhaben und bedeutet nicht nur, das Spannen eines Kabels übers Gleis. Damit verbunden ist eine Kette von Konsequenzen, die seitens der Planung zu berücksichtigen sind: Züge werden länger und schwerer. Damit verbunden sind andere Abstelllängen, andere Ein- und Ausfahrgleise. Aber auch Brücken, Tunnel und Kreuzungen mit anderen Energieleitungen sind betroffen von der Elektrifizierung. „Wir in Leipzig hatten dafür den Hut auf und mussten all diese Gewerke koordinieren. Das Programm hieß ja schließlich auch Elektrifizierung und Modernisierung der DR", so Klaus Förster.

Die Bedingung, den Betrieb möglichst nicht zu stören, führte laut Förster später zum verstärkten Einsatz von Hubschraubern: „Wir haben damals auch Güterbahnhöfe bespannt und die waren voll mit Zügen. Um keine großen Sperrpausen einlegen zu müssen, begann man, Quertragwerke und Masten einzufliegen." Das scheint zunächst aufwendig, „aber man musste sich keine Gedanken um den Betrieb machen, der fast uneingeschränkt weiterlief", so die Planerin.

Trotz Improvisationszwangs und politischer Vorgaben gelang es der DR, ein erfolgreiches Elektrifizierungsprogramm zu bewältigen. *Stefan Alkofer*

Baumaschinen, wie dieser zwischen Sangerhausen und Blankenheim eingesetzte Poclain-Bagger, musste die DDR teils importieren.



Fotos (4): Emersleben

Ein AMERIKANER in Hof

Zwischen Romantik und harter Arbeit: Als John Fasulo vor 35 Jahren über den Großen Teich bis ins Bahnbetriebswerk Hof kam, hielt er das Ende einer Ära in seinen Bildern fest.

Symbolträchtig: Verwaist stehen 1974 Großbekohlungs- und übrige Dampflokbehandlungsanlagen, wenn auch nur für kurze Zeit.

Ausdrucksstark, facettenreich, ungeschminkt und doch zugleich kompositorisch brillant erfasst: Die Schwarzweiß-Aufnahmen des damals 25-jährigen US-Amerikaners John Fasulo sind mehr als reine Zeitdokumente.

Wie war das damals im oberfränkischen Dampflok-Bahnbetriebswerk unweit der Grenze zur DDR, als dort im September 1974 abzusehen war, wann die allerletzte Bundesbahn-Dampffahne verweht sein würde? Schon im Jahr zuvor und zwar am 2. Juni war die Ära der Hofer Schnellzugloks der Baureihe 01, die bis zuletzt die Schiefe Ebene als ihr Revier verteidigt hatten, zu Ende gegangen. Nun sorgten vor allem die Weidener Jumbos der Baureihe 44 und die Hofer Maschinen der Baureihe 50 noch für Dampfatmosphäre.

Es ist das Verdienst John Fasulos, dieses eisenbahnbegeisterten Amerika- →

John Fasulo heute: Auch mit 60 hat der Fotograf die Eisenbahn noch im Visier.

Vom Berufsleben gezeichnet: Den Arbeitsalltag der Männer im Dampflok-BW hielt US-Fotograf Fasulo für die Nachwelt fest.



„Ich fotografierte den ganzen Tag, auch den Rundschuppen und die Männer bei der Arbeit": Spiel mit Licht und Dunkel wie im Film noir.

ONKELS TIPP: „BESUCHE HOF, SO LANGE ES NOCH STEHT!"

ners mit deutschen Wurzeln, eben nicht nur wie sonst allgemein üblich allein die schwarzen Riesen ins Visier genommen zu haben. Seine Bilder aus der Welt der Arbeit, die damals im September 1974 in Hof entstanden, zeigen auch den Alltag der Eisenbahner und das Umfeld, in dem sie arbeiteten.

Nicht umsonst haben inzwischen selbst renommierte Museen den Wert dieser Aufnahmen erkannt und sie in ihre Sammlungen einverleibt. Der mit zahlreichen Preisen dekorierte Kameramann, der für so bekannte Sender wie CBS, NBC und CNN auch in Krisenregionen arbeitete, ist ein bescheidener Mensch geblieben, sieht bis heute seine Fotografie als Hobby.

Und auch das hat sich in den letzten 35 Jahren nicht geändert: „Ich schwöre noch immer auf die Verwendung von-Schwarzweiß-Filmen in einer konventionellen Kamera und fühle mich so richtig wohl beim Entwickeln in der Dunkelkammer!" Selbstredend, dass John Fasulo auch seine Abzüge und die auf hochwertigem Fotopapier anfertigt. Wozu er inzwischen ebenso wie für die Pflege seiner Eisenbahnbegeisterung wieder mehr Zeit hat, alldieweil er sich kürzlich ins Privatleben, sprich, in den Unruhestand zurückgezogen hat.

AUF EINEN BLICK: DER KAMERAMANN

● John Fasulo, Jahrgang 1949, aus Beacon, New York, hat deutsche Wurzeln. Seine Großeltern wanderten 1923 von Düsseldorf nach Amerika aus. Seine Begeisterung für die Eisenbahn weckte der im damals österreichischen Ellbogen an der Eger geborene Großvater. „Pop", wie er von seinem Enkel genannt wurde, war von Beruf Eisenbahner und arbeitete auch in den Staaten als Maschinist bei der New York Central Railroad. Beruflich ging John Fasulo andere Wege. Er wurde Kameramann und arbeitete unter anderen für die Fernsehsender CBS und NBC. Im ersten Golfkrieg war er als Kameramann in Saudi-Arabien im Einsatz. Seine Hobbys sind die Fotografie, das Segeln und Eissegeln sowie Bergwandern. John Fasulo ist verheiratet, hat eine siebenjährige Tochter namens Maya.



John Fasulo: Stets hautnah am Objekt.

Doch zurück nach Deutschland und in das Jahr 1974.

Auf Verwandtenbesuch war der junge US-Boy damals, bekam von seinem Onkel, einem frisch pensionierten Bundesbahner, den Tipp, den Bahnhof und das Dampflok-Bahnbetriebswerk Hof aufzusuchen und dort zu fotografieren. „Besuche Hof, so lange es noch steht!", riet der Onkel, denn, so erfuhr John Fasulo weiter, Hof werde in Kürze verdieselt.

Fasulo fackelte nicht lange, machte sich gleich am nächsten Morgen von Düsseldorf auf den Weg, mit der Bahn selbstverständlich, eine ganztägige Reise.

„Spät am Abend, es regnete leicht", erinnert sich John Fasulo noch lebhaft, „schlängelte sich mein Zug durch das Bahnbetriebswerk Richtung Hofer Bahnhof." Der 60-Jährige hält kurz inne, bekommt leuchtende Augen, als er fortfährt: „Ein Traum wurde wahr: Hier, weit in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts präsentierten sich mir etliche der letzten betriebsfähigen Dampflokomotiven Westeuropas!"

John Fasulo hielt es in seinem Zugabteil nicht mehr auf seinem Sitz, er öffnete das Fenster: „Die Schienen glitzerten in der Dunkelheit, angestrahlt →

„Der Geruch von Kohle und Dampf erfüllte die Luft“: Eingefangen mit der 44 als Protagonistin, zeigt diese Szene Fasulos Gespür für Ästhetik.


Das waren die 70er: Heizer mit langen Haaren.

Ein erschrockener Blick, eine jähe Körperdrehung, ein schneller Griff ins Absperrrad: Just den richtigen Kaskaden-Moment erwischte John.

„ES WAR EIN TAG, DEN ICH NIE VERGESSEN WERDE!“

vom Licht der Turmlampen, Dampflokpfeifen ertönten aus dem Hintergrund, die Luft schmeckte nach Kohle, Ruß und Dampf.“

In jener Nacht schlief John Fasulo in einer Pension, nicht weit vom Bahnhof, kaum, lauschte lieber auf die Geräusche, die vom Betriebswerk und vom Güterbahnhof an sein Ohr drangen. Am Morgen, kaum Zeit genug, sich eiligst anzuziehen und ein hastiges Frühstück zu verschlingen, eilte der 25-Jährige zum Bahnhof. Unterwegs unterquerte er die Hauptstrecke nach Bamberg, als gerade ein beeindruckend langer, von einer Weidener 44 gezogener Güterzug über die Brücke donnerte.

Voller Tatendrang fragte sich der junge Amerikaner bis zur Betriebsleitung durch, stürmte die Stufen zu den Büros hinauf, um sich seine Fotografiererlaubnis zu holen. Und dann die kalte Dusche: Ein sichtlich genervter Angestellter stoppte den ihm offenbar suspekten Bartträger. „I was told, rather curtly, that it was verboten“, schildert John die Szene.

Sollte das das Ende seiner schönen Pläne sein? War er von so weit her gekommen, nur um sich von einem mürrischen Angestellten einen Platzverweis einzuhandeln?

Ein verständnisvoller Bahnpolizist erwies sich als rettender Engel. Mit John Fasulo im Schlepptau marschierte er an dem verdutzten Angestellten vorbei direkt zum Chef. Bei Kaffee und Kuchen kam man sich schnell näher, der herbeigerufene Werkstattleiter organisierte flugs einen Rundgang. An dessen Ende Fasulo mit den Worten verabschiedet wurde: „So und jetzt können Sie sich hier frei bewegen und alle Fotos schießen, die sie machen wollen. Aber seien Sie vorsichtig, schließlich sind wir hier ein arbeitender Eisenbahnbetrieb!“



„Ich fühlte mich wie in einer Zeitmaschine: Alles um mich herum wirkte, als wäre ich in den 30er-Jahren gelandet!“

Fotos: John Fasulo

Das ließ sich Fasulo nicht zweimal sagen und fotografierte einen ganzen Tag lang, „das Rundhaus innen und außen, die Großbekohlung, die übrigen Behandlungsanlagen und vor allem die Eisenbahner bei der Arbeit.“

Nicht einmal ein Jahr später war dies alles Geschichte (vgl. „Hof halten“, MEB 6/2002). 1995 war Fasulo noch einmal in Hof: „Ich habe es nicht mehr wiedererkannt!“ *Karlheinz Haucke*



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Halteseil-Fahrdraht

Betrifft: Modellbahn-Schule „Unter Strom“, 20/2009

Vielen Dank für die sehr interessante Modellbahn-Schule 20. Noch habe ich längst nicht alles gelesen, dennoch möchte ich es einfach loswerden: Zur Tunnelfahrleitung (Sonderbauarten) fiel mir etwas Ähnliches für eine durch obere Querverbindungen sehr niedrige Brückenbauart ein. Im Zuge der Elektrifizierung Anfang der 80er-Jahre wurde zum Beispiel in Berlin-Treptower Park die alte Eisenbahnbrücke über die Spree in der Weise mit Fahrdraht versehen, dass man das Halteseil in Höhe der Gitterbrücke so stark absenken musste, dass Halteseil und Fahrdraht in einer Ebene lagen. Demzufolge wurde das Halteseil durch Fahrdraht ersetzt! Allerdings erkaufte man sich derartige Kompromisse mit Geschwindigkeitsreduzierung.

Wolf Richter, 09122 Chemnitz

Wunschmodelle

Betrifft: „Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg“, Heft 3/2009

Vielen Dank für den recht informativen Bericht. Mich hat der Teil „neue Modellautos“ wie immer sehr interessiert: Einige schöne Modelle, die jetzt auf meinem Wunschzettel stehen. Aber ich möchte trotzdem an dieser Stelle ein paar (H0-)Wünsche äußern. Vielleicht erbarmt sich ja mal ein Hersteller, der noch Anregungen sucht. Gerade Kleinwagen wurden früher sehr geliebt. Meist war es ja der erste eigene fahrbare Untersatz. Ich denke da zum Beispiel an BMW 600 (Doppelisetta), NSU-Prinz, Glas-Isar, Fiat 600/NSU-Fiat Jagst. Ein absoluter Knaller wären natürlich die kleinen Sportflitzer Austin-Froschauge und Lotus 7.

Siegfried Kieselbach, E-Mail

Epochen-Definition

Betrifft: „Modellbahn aktuell“, Heft 5/2009

Ich lese den MODELLEISENBAHNER immer recht sorgfältig von A bis Z durch, aber ich kann mich an keinen Bericht zum Thema „Epoche VI“ erinnern. Diese muss aber ja einmal definiert worden sein, weil sie jetzt ab und zu in ihren Modellbesprechungen auftaucht. Bitte um Aufklärung!

Christof Henseler, E-Mail

Anmerkung der Redaktion: Im Standpunkt „Epochale positive Signale“ in Heft 2/2008 wurde der Beschluss der Technischen Kommission (TK) des Verbands der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP), eine Epoche VI einzuführen, vorgestellt. Sie hat gemäß NEM 800 im Jahr 2005 begonnen, mit einer Übergangszeit bis 2010.

Innovative Gleise

Betrifft: Unter der Lupe „Brückenschlag“, Heft 5/09

Vielen Dank, dass Sie Licht in den Schatten des tristen N-Gleis-Alltages deutscher Hersteller gebracht haben. Das Kato-Gleis bietet so viele Vorzüge, dass es wert ist, einer breiteren Modellbahnöffentlichkeit vorgestellt zu werden. Übrigens, nicht nur Kato bietet ein innovatives Gleissystem mit Gleisbettung und ein- und zweigleisiger Hochstrecke an. Auch die Firma Tomix aus Japan hat ein riesiges Gleissortiment mit etwas geringerer Gleisbettungshöhe als Kato mit in Deutschland unbekannten Möglichkeiten des schnellen Anlagenaufbaues im Programm. Sowohl die Gleise von Kato wie auch die von Tomix lassen sich leicht an deutsche Produkte anpassen.

Waldemar Krause, E-Mail

Lok unerheblich

Betrifft: Flop „Zukunft Bügelfalte?“, Heft 6/2009

So gern ich Ihre Zeitschrift lese, muss ich doch Kritik zum Flop üben. Meiner Ansicht nach gehört der Science-Express eher zu den „Tops“. Ihre Kritik an der Lok ist typisches Hobby-Eisenbahner-Denken. Meiner Ansicht nach ist es völlig unerheblich, welche Lok vor dem Zug hängt, da es bei dem Projekt nicht um den Zug geht, sondern um Dinge, die im Zug gezeigt werden. Zumal sich diese Ausstellung – wie von Ihnen selbst geschrieben – an alle Bürger richtet und nicht explizit an Eisenbahninteressierte. Natürlich ist eine Bügelfalte keine neue Lok, dafür aber ausreichend vorhanden. Demgegenüber dürften die 101 und die 120 zur Zeit besonders knapp sein wegen den Problemen mit den ICE und daraus resultierenden Ersatzfahrplänen.

Simeon Ostberg, 51103 Köln

Spezialfräser

Betrifft: „Thüringer Spezialisten“, Heft 6/2009

Beim Lesen ist mir auf Seite 16 unten etwas aufgestoßen. Als alter Metaller kann ich nicht anders: Bei Ihren „Spezialbohrern“ handelt es sich großteils um Fräser und zwar um solche, die Hartmetallwendeplatten tragen. Und noch was: In dieser Branche wird alles in Millimetern angegeben.

Peter Förstner, Sicherheitsbeauftragter,
Theo-Lorch-Werkstätten gGmbH
71638 Ludwigsburg

Grober Schnitzer

Betrifft: „Jetztzeit-Impulse“, Heft 6/2009

Die sehr gut gestaltete Anlage verliert in meinen Augen schlagartig an Qualität, sobald die gut sichtbare Holzmaserung des Trassenbrettes der Neubaubrücke ins Auge sticht. Der Erbauer gestaltet liebevoll feinste Szenen, aber solch ein grober Schnitzer bleibt unbehandelt? Zumal die Behebung einfacher ist, als eine Luftpumpe in N zu bauen.

Michael Kreiser, E-Mail

Eisenbahnviadukt

Betrifft: Bahnwelt aktuell „Letzte Fahrt“, Bahnpost „Seltenheitswert“, Heft 6/09

Eingangs möchte ich bemerken, dass mir der MODELLEISENBAHNER nie so gut gefallen hat wie heute. Ich glaube, ich kann das beurteilen, da ich die Zeitschrift seit dem ersten Heft im Jahre 1952 abonniert habe. Das Bild auf Seite 5 zeigt aber nicht den Markersbacher Viadukt. Sie haben diesen Fehler aber selbst korrigiert und die Brücke auf Seite 32 abgebildet. Allerdings, wer das Bauwerk nicht kennt, der muss rätseln.

Rolf Erker, 04451 Borsdorf

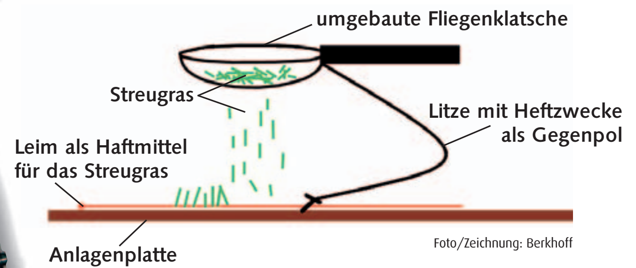
Anmerkung der Redaktion: Wir bitten, diesen Fehler zu entschuldigen. Auf Seite 5 wurde kurzfristig das Bild, nicht aber die Bildzeile ausgetauscht. Zu sehen ist in Bahnwelt aktuell in der Tat statt des Markersbachers das Viadukt Mittweidatal.

Gras-Klatsche

Eine elektrische Fliegenklatsche wird zum Begrasungsgerät umfunktioniert.



Der Innenaufbau der umfunktionierten Fliegenklatsche.



Foto/Zeichnung: Berkhoff

■ Da ich mich gerade beim Bau einer Modellbahnanlage befinde und nicht die handelsüblichen Grasmatten verwenden wollte, bei denen man nur eine Grasart und -länge hat, musste ich mir etwas einfallen lassen. Ich habe mich bei diversen Herstellern umgesehen. Die teilweise recht hohen Preise schreckten mich doch etwas ab (bei einer nicht allzu großen Anlage). Da kam mir die Idee, dies mit einer elektrischen Fliegenklatsche zu machen. Diese arbeitet – ähnlich wie die Geräte der Zubehörhersteller – mit einer Hochspannung, die ein elektrisches Feld erzeugt, in dem sich die Fasern aufstellen. Ich entfernte hierfür den vorderen Teil der Fliegenklatsche, so dass ich nur noch den Griff mit dem Batteriefach und der Elektronik für die Erzeugung der Hochspannung habe. In den vorderen Teil klebte ich ein Küchensieb mittlerer Größe aus Metall mittels Heißklebers ein. Dieses Sieb befestigte ich mit einer Lüsterklemme an einem der beiden Kontakte des Spannungswandlers. An dem anderen Anschluss des Spannungswandlers klemmte ich ein zirka 80 Zentimeter langes Stück Litze mit angelöteter Heftzwecke als Gegenpol an. Durch das elektrische Feld richten sich die Grasfasern auf und bleiben nicht flach liegen. Die Ergebnisse, die ich bisher damit erzielt habe, sind sehr zufriedenstellend.

André Berkhoff

Lücken-Schluss

Der VT08 aus den Lima-Golden-Series kann mit einigen Kniffen aufgewertet werden.



Die selbstgebauten Faltenbälge verbessern das Äußere des VT08.

■ Der Zug aus älterer Produktion gefällt mit seiner guten Detaillierung, weshalb sich auch Verbesserungen lohnen. Die Fahreigenschaften gewinnen enorm durch den Einbau eines Faulhabermotors von „sb-Modellbau“. Die starren Kupplungen wurden von den Drehgestellen abgetrennt. Ribu-Kurzkupplungsköpfe am Wagenboden mit Fleischmann- oder Roco-Kurzkupplungen verringern den Wagenabstand auf 0,5 Zentimeter. Unschön ist der freie Durchblick zwischen den Wagen. Folgende Lösung hat sich als praktikabel erweisen: Ein 50 Zentimeter langer und 1 Zentimeter breiter Streifen aus dünnem schwarzen Karton wird alle 2,5 Zentimeter als Ziehharmonika gefaltet. Auf die Endstücke klebt man mit Sekundenkleber jeweils zwei 1 Zentimeter lange Blechstreifen (aus Flachkopfklammern für Versandtaschen). An den Endwänden der Wagen werden 2,0 mal 2,5 Zentimeter große Stücke selbstklebenden Magnetbandes von Legamaster befestigt. Das Band lässt sich mit der Schere leicht schneiden. Die magnetisch fixierten Faltenbälge lösen sich beim Trennen der Wagen ohne Probleme, halten andererseits fest genug im Fahrbetrieb, etwa beim Verschieben der Wagenkästen in Weichenstraßen oder Gegenbögen. *Friedel Helmich*

Die Konstruktion der Faltenbälge ist einfach und sinnreich.



Fotos: Helmich

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse: **MODELLEISENBAHNER,**
Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Artemanos-Modellbaumseminar, **Teil 7** Arbeitstechniken



Josh: „Nie eine Heißluftpistole unbeaufsichtigt lassen!“

Auch die Bäume mögen es warm, zumal, wenn es sich dabei um Bürstenbäume handelt, denen die Heißluftpistole zu Leibe rückt.

Die grüne Revolution



1 Ausgangsbasis für die Wärmekur: Bürstenbaum mit blanken, rechtwinklig abstehenden Borsten.

Aus ebenso preiswerten wie robusten Industriemodellbäumchen, hier solchen der Firma Noch aus Wangen, wollen wir unsere ersten richtig individuellen Bäume herstellen.

Für die Ver- und Bearbeitung dieser leicht zu beschaffenden so genannten Bürstenbäume sind Kenntnisse vom Biegen der Kunststoffborsten erforderlich. Da diese Kenntnisse auch späterhin immer wieder einmal gefragt sind, widmen wir dieser Arbeitstechnik vorab unsere Aufmerksamkeit.

Damit die Biegearbeiten gut erkennbar sind, stehen Bürstenbäume mit blanken Borsten ohne Industriebelaubung Modell. Beim Industrierohling stehen die Borsten rechtwinklig und gerade vom Stamm ab. Das entspricht freilich nicht dem natürlichen Wachstum von Ästen. Um von vornherein eine möglichst große Nähe zur Natur zu erreichen, biegen wir die Borstenäste und zwar mit Wärme.

Dazu benötigen wir eine Heißluftpistole mit elektronischer Temperaturregelung. Wir stellen sie auf eine relativ schwache Stufe, zum Beispiel 4, ein, so dass die Luftaustrittstemperatur zirka 100 Grad Celsius beträgt. Die Heißluftpistole wird mit der Düse schräg aufwärts, in gesicherter Position abgelegt, damit der Luftstrahl in angenehmer Arbeitshöhe für die Hände austritt.

Wenn wir nun unseren borstigen Rohling in wenigen Zentimetern Abstand vor der Austrittsdüse hin- und herdrehen, werden die Borsten so weich, dass sie verformbar sind, schmoren aber nicht. Letzteres kann nur passieren, wenn der Abstand zu gering oder die Temperatur zu hoch eingestellt ist.

Merke: Eine Heißluftpistole ist eine Gefahrenquelle. Sie kann bis zu 900 Grad Celsius heiß werden, was akute Brand- und Verbrennungsgefahr bedeutet. Eine Heißpistole darf auch während des Abkühlvorgangs nicht unbeaufsichtigt gelassen werden und gehört nicht in die Hand von Kindern!

Wer keine Heißluftpistole besitzt, muss sich nun nicht unbedingt eine anschaffen. Auch ein leistungsstarker Fön mit etwa 2000 Watt ist zu verwenden. Wobei man dann freilich bis unmittelbar an die Düse des Haartrockners heranrücken muss, um noch eine Wirkung beim Baumrohling zu erzielen.

Bei richtiger Handhabung, das gilt für Heißluftpistole wie Fön, ist das Nutzungsrisiko minimiert. Nicht zu unterschätzen ist dabei die sichere Ablage. Ist die Heißluftpistole etwa beim Abbrennen von Ölfarbe ein reines Handgerät, so verwenden wir sie zum Warmbiegen der



Bürstenbäume und Koniferen im trauten Einklang mit der Natur en miniature: Als erste individuelle Eigenkreationen leicht realisierbar.

Bürstenbäume als Standgerät. Das bedeutet, dass eine Dreipunktlagerung zwingend erforderlich ist, um einem Wegrutschen des Gerätes vorzubeugen.

Nun hat sicher nicht jeder, auch nicht jede einen konfektionierten Ablageständer für seine Heißluftpistole oder ihren Haartrockner. Weil aber die sichere Positionierung wirklich wichtig ist, stellt das Artemanos-Modellbaumseminar in Wort und Bild verschiedene Beispiele vor.

Die Ungeduldigen werden um Langmut und um Verständnis gebeten: Das durchgängige Seminar-Prinzip Gründlichkeit vor Schnelligkeit ist hier ganz besonders am Platz!

Eine einfache und sehr sichere Ablage besteht aus ausreichend dimensionierten Brettern oder einer dicken Holzbohle auf einer leergeräumten, planen und festen Arbeitsfläche. Das Motorgehäuse liegt auf der Arbeitsplatte, ebenso das untere Ende des Haltegriffs, während sich genau im Knick zwischen Motorgehäuse und schwarzem Wärmeschutzmantel der dritte Lagerpunkt auf der Brettkante befindet (siehe Bild 3). Die Heißluft tritt schräg nach oben aus.

Bei waagerechtem Luftaustritt braucht die Luftpistole für die Dreipunktlagerung zusätzlich eine wärmefeste Stütze, zum Beispiel einen Anschlagwinkel aus Stahl (siehe Bild 4). Ohne eine solche Hilfskonstruktion würde das Gerät zum Kreiseln neigen respektive kippeln.

Gefahr erkannt, Gefahr gebannt: Sichere Ablagen

Der Vorteil einer etwas aufwendigeren Konstruktion (siehe Bild 5) ist die sichere Befestigung der Heißluftpistole bei gleichzeitiger Veränderbarkeit des Luftaustrittswinkels. Erreicht wird dies durch im Holzstativ verankerte Schrauben oder Nägel. So konstruieren wir einen steten Aufhängepunkt im Winkel zwischen Motorgehäuse und Haltegriff. Die Heißluftpistole kann um diesen Punkt gedreht werden. Der Gegenpunkt befindet sich hinter dem Bügel vor dem Haltegriff, bei Geräten ohne Bügel hinter dem Haltegriff. Setzen wir mehrere solcher arretierenden Gegenpunkte, können wir den Anstellwinkel der Heißluftpistole und damit den Luftaustrittswinkel verändern. Zur Sicherung gegen seitliches Abrutschen wird das Gerät mit gewöhnlichem Malerkreppband am Stativ befestigt.

Ein einfacher, aber sehr stabiler Aufbau besteht aus einem Grundbrett, einem Auflageblock und zwei Zwingen (Bild 6). Letztere verhindern, dass Auflageblock oder Heißluftpistole durch versehentliches Anstoßen wegrutschen können. Die Aufgaben der Zwingen können auch aufgenagelte Holzleisten, teilweise eingedrehte lange Schrauben oder eingeschlagene Nägel übernehmen.

Wie man es auf keinen Fall machen darf? Eine kipplige Zweipunktlagerung (siehe Bild 7) garantiert einen Betriebsunfall. Auf solch abenteuerliche Ablage können wir getrost verzichten!

Die Dreipunktlagerung des vergleichsweise ungefährlichen Föns entspricht der der Heißluftpistole (Bild 8). Wollen wir ein Wegrutschen sicher ausschließen, zudem einen steileren Luftaustrittswinkel erreichen, dann sollte auf die Zwingenkonstruktion zurückgegriffen werden (Bild 9).

Doch nun genug der technischen Vorbereitungen. Wenden wir uns dem zu behandelnden Objekt zu. Das ist zum einen der unbelaubte Bürstenbaum als Industrierohling, kann aber auch in Ermangelung ersteren die bereits industriell belaubte Version sein.

In letzterem Fall ist es allemal einfacher, die Borsten nach einer Entlaubungsaktion zu biegen, zumal wir ja hernach unsere individuellen Eigenkreationen auch selbst belauben →



2 Mit der Einstellung der Heißluftpistole auf zirka 100 Grad Celsius mindert sich das Nutzungsrisiko entscheidend.



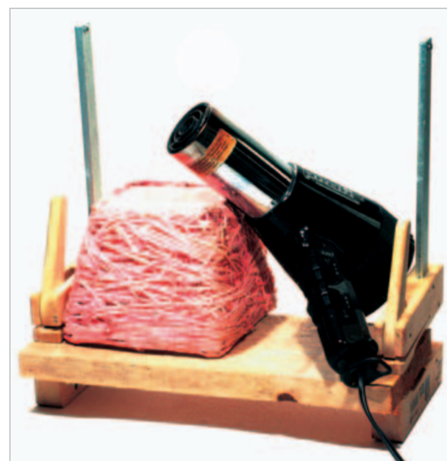
3 Einfache und sichere Ablage: Die austretende Heißluft entweicht schräg nach oben, was ohne dritte Hand das Warmbiegen sehr erleichtert.



7 Wie man es nicht machen sollte: Eine solch kipplige Zweipunktlagerung ist der Sicherheit zuliebe zu vermeiden.



8 Wer keine Heißluftpistole besitzt, der kann auch mit einem vergleichsweise ungefährlichen Fön, Leistung aber zirka 2000 Watt, ans Borstenbiegewerk gehen.



9 Für einen steileren Austrittswinkel der heißen Luft ist eine Position zu wählen, die wie bei der Heißluftpistole die Gefahr des Wegrutschens ausschließt.

wollen. Dabei würden noch anhaftende durch die Hitze zu Laubkrümeln gewordene Reste nur stören.

Befassen wir uns also zunächst mit der Reinigung der Borstenäste. Sie kann auf zwei Arten erfolgen, durch Abbürsten oder Abwaschen.

Zum Abbürsten halten wir den stabilen Bürstenbaum an seinem gedrehten unteren Ende am besten mit einer Wasserpumpenzange fest, nachdem wir den Polystyrolstamm abgezogen haben. Ihn heben wir für spätere Wiederverwendung auf.

Eine Flachzange ist auch als Baumhalter geeignet. Allerdings muss man bei ihr einen größeren Druck ausüben, was sich bei einer größeren Anzahl abzubürstender Modellbäumchen negativ auf die Handmuskulatur auswirkt.

Zum Abbürsten des Industrielaubs können wir eine normale vierreihige Drahtbürste einsetzen. Wer etwas behutsamer zu Werke gehen möchte, verwendet eine Drahtbürste mit Messingborsten. Aber keine Sorge, die robusten Noch-Bürstenbäume halten auch eine deftige Behandlung mit Stahlborsten aus.

Entlaubungsaktion: Abbürsten oder Abwaschen

Gebürstet wird immer von der Haltezange weg, von den Wurzeln zur Baumspitze hin. Da die Fertigbelaubung recht gut befestigt ist, kann es schon einige Bürstenstriche erfordern, ehe sich ein nennenswertes Resultat zeigt.

Da das Laub die unangenehme Eigenschaft hat, recht weiträumig abzuspritzen, sollte dieses Bäumchenstriegeln am besten draußen, zumindest aber in keinem Wohnraum erfolgen. Bei der Methode des trockenen Abbürstens bleiben meist Laubreste haften. Diese



4 Favorisiert man für die Arbeit einen waagerechten Luftaustritt, muss die Unterlage ohne Dreipunktlagerung eine wärmefeste Stütze aus Metall erhalten.



5 Alternative: Ein breites Brett mit Schraube hinter dem Haltegriff der Heißluftpistole ist eine aufwendigere, aber überaus sichere Konstruktion.



6 Eione einfache, aber ebenfalls sehr stabile Positionierung: Die beiden Zwingen arretieren Aufnahmeblock und die Heißluftpistole zuverlässig.



10 Wasserpumpenzange, Drahtbürsten: Um die Borsten biegen zu können, ist es besser, die industrielle Belaubung von den Bürstenbäumen zu entfernern.



11 Die Entfernung des Industrielaubs per Abwaschen ist nicht jedermanns, jederfrau Sache, da der wasserlösliche Leim für allerlei Schmiereffekte sorgt.

Fotos: Joachim Schulz

sind aber für die Biegearbeiten vernachlässigbar und stören auch die spätere eigene Belaubung nicht.

Das Abwaschen ist zweifellos sanfter als das Abbürsten und auch ungleich effektiver, allerdings wohl nicht jedermanns Sache. Eine gewisse Schmiererei lässt sich nämlich nicht vermeiden, was den Einsatz von zumindest einem Gummihandschuh empfehlenswert macht.

Am besten nimmt man einen mit rauer arbeitsseitiger Oberfläche. Die hilft beim Entfernen der Laubkrümelchen.

Ob nun mit oder ohne Handschuh gearbeitet wird, leichter geht das Entlauben auf jeden Fall von der Hand, wenn die Bürstenbäume eine Weile im lauwarmen Wasser einweichen. Der Leim, mit dem das Industrielaub aufgebracht wurde, ist nämlich nicht wasserfest.

Das nehmen wir gerne an und machen uns diesen Umstand zunutze.

Der eigentliche Abwaschvorgang erfolgt am besten mit der so genannten Geldzählbewegung: Wir reiben die Baumkrone zwischen Daumen und Zeigefinger der Waschhand, während wir mit der anderen Hand das untere Ende des Bäumchens festhalten.

Mit dieser Methode werden tatsächlich alle Laubkrümel entfernt. Da sie aber gerne auch noch lose auf den Borsten nisten, ziehen wir zur Kontrolle unseren abgewaschenen Bürstenbaum einmal kurz und mit Schwung durch einen Eimer mit klarem Wasser. So werden auch die letzten Reste abgespült, und wir erhalten einen ganz sauberen Baum mit freien Borsten.

Diese Art Baumrohlinge sind übrigens auch ein gutes Ausgangsmaterial für sehr feine Kreationen, insbesondere in den Baugrößen N und Z. Damit werden wir uns noch ausführlicher befassen und nehmen die jetzige Reinigung nicht zuletzt als gute Vorübung.

Aufs Biegen, nicht aufs Brechen konzentrieren wir uns nächstes Mal! *Josh/hc*

Teil 2

BÜHNEN-Zauber

Der zweite Teil des Beitrages über Heljans H0-Schiebebühne befasst sich mit der farblichen Gestaltung und mit der Beleuchtung der Umgebung.

In den Gruben von Schiebebühnen findet man oft Bewuchs an Stellen, an denen sich Sand abgelagert hat. Außerdem siedeln sich Pflanzen in Ritzen an. Mit Noch-Geländekleber streicht man die gewünschten Stellen ein und bringt mit dem Noch-Gras-Master niedrige Grasfasern elektrostatisch auf. Bewuchs in Entwässerungsrinnen erhält braune Farbe als Träger.

In vielen Bahnbetriebswerken (Bw) weisen die dem Schuppen vorgelagerten Gleise Untersuchungsgruben auf. Solche kann man fertig bei Auhagen (Doppelpack, Art.-Nr. 41612) kaufen und in den ausgesägten Kanal einsetzen. Dazu zeichnet man an den Gleisen die Lage der Gruben ein, die sich nach der längsten eingesetzten Lok (im vorliegenden Fall eine DR-132) orientiert. Die Breite des Schlitzes muss etwa 20 mm betragen, damit der Grubeneinsatz etwas Spiel zum Ausrichten hat. Um die Säge einsetzen zu können, muss man an zwei sich diagonal gegenüberliegenden Ecken ein Loch mit einem 10-mm-Holzbohrer bohren. Die Stichsäge führt man an einer Metallschiene entlang.

Im vorliegenden Fall wurden für die Darstellung der Gleise mit Betonbelag zwischen den Schienen die Gleiselemente für Heljans Containerterminal (Art.-Nr. 858905) verwendet. Die hochglänzenden Schienenprofile zieht man mit einer Zange heraus und schiebt Tillig-Elite-Schienen ein. Je nach gewünschter Oberfläche sind Schwellenbänder oder Platten-Elemente einzuziehen. Anschließend verklebt man die Gleise beispielsweise mit Holzleim. Die Schwellen erhalten einen Überzug aus schiefergrauer Abtön-Farbe. Die Schienenköpfe befreit man später mit einem Reinigungsgummi wieder von Farbresten. Als Schotter kam Diabas-Schotter 1411 von Asoa (Asoa, Tel. 089/332840, Internet: www.asoa.de), zwischen den Gleisen Sandkasten aus dem Baumarkt zum Einsatz. Etwas nachdunkelnder dauerelastischer Halwa-Schotterkleber (Halwa Feinmodellbau, Tel. 0711/ 4416923, Internet: www.halwa.de) hält die Steinchen fest.

Zwischen den Gleisen im Schuppen sollte Beton zum Einsatz kommen, im Außenbereich Asphalt. In 1:87 sind die Strukturunterschiede beider Beläge gering, weshalb man zu rauen Kunststoffplatten greifen kann, wie sie Auhagen, Faller, Kibri oder Vollmer liefern.

Da auf der Bühne bereits Laternen stehen und auch das Wärterhaus beleuchtet ist, sollte auch den Arbeitern in anderen Bw-Bereichen ein Licht aufgehen. Besonders einfach ist der Einbau von Lampen, die einen Stecksockel besitzen. Solche Lampen gibt es beispielsweise von Brawa und Viessmann. Im vorliegenden Fall kamen Gittermast-Lampen (Art.-Nr. 63631) von Viessmann zum Einbau.

Wenn man die Sockel nicht bereits vor dem Einschottern eingebaut hat, trägt man zunächst Schotter ab, was beim Gebrauch von Kleber auf Latexbasis, wie beim Schotterkleber von Halwa, besonders einfach ist. Dann bohrt man ein 6-mm-Loch, führt die Kabel hindurch und steckt den Sockel ein. Die Kabel der Lampen, die gleichzeitig leuchten sollen, führt man beispielsweise in einer Lüsterklemme zusammen. Wenn der Einsatz eines Decoders zum Dimmen oder zum Abrufen von Lichteffekten über das Digitalsystem nicht notwendig ist, kann man das Licht genauso



Untersuchungsgruben, betonierte Flächen und Schotterbereiche ergeben ein abwechslungsreiches Bild.



Die Zahnstangen in der Schiebebühnengrube erhalten mit Game-Ink von Vallejo Betriebsspuren.



Unterschiedliche Planken erhält man durch verschieden dicken Auftrag von Game-Ink-Sepia. Das Abwischen mit einem Papierhandtuch erhöht die plastische Wirkung der Holzstruktur.

Das gleißende Licht in der Untersuchungsgrube spenden reinweiße, das wärmere Deckenlicht warmweiße LED auf Lichtleisten von Hufing-Tronic.

gut über einen Schalter und den Wechselstrom-Ausgang eines Trafos schalten. Tipp: Wenn Sie das Licht später doch dimmen wollen, nehmen Sie den Fahrstrom-Ausgang eines nicht mehr für den Fahrbetrieb benötigten Trafos und stellen die gewünschte Helligkeit ein.

Damit die Arbeiter im Lokschuppen nicht im Dunkeln tappen, kommen zwei eigentlich zur Beleuchtung von Wagen vorgesehene Lichtleisten von Hufing-Tronic (siehe auch Unter der Lupe ab S. 60) zum Einbau. Diese eignen sich mit einer Länge von 230 mm gut für die Installation unterm Hallendach, da sie schmal sind und nur wenige Bausteine neben den sieben LED tragen. Als Farbtemperatur wurde Warmweiß ausgewählt. Die Kabel der beiden Leisten treffen in Lüsterklemmen zusammen, die im vorliegenden Fall unterm Dach an der von der Schiebebühne aus gesehen letzten Dachstrebe mit den Schrauben nach unten festgeklebt wurden. Da der Lokschuppen getrennt vom Segment transportierbar sein soll, darf er nicht verklebt werden. Um die Kabel nicht jedes Mal durch Löcher fummeln zu müssen, übernehmen Schienen-Profile die Stromführung in den Untergrund. Diese wurden mit Pattex-Plastik-Kleber nahe den vier Gebäude-Ecken an den Seitenwänden angeklebt. Die Eckprofile stehen unten 2 cm über die Unterkante des Schuppens heraus. Da die dem Dienstgebäude zugewandte →

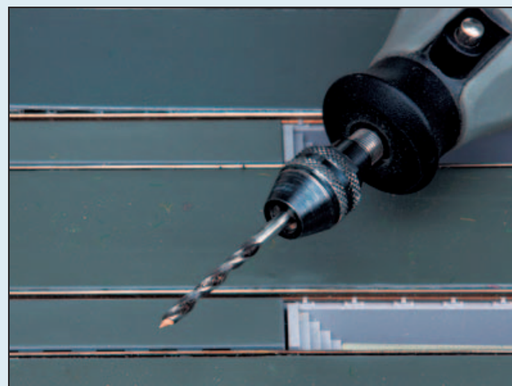


Mit etwas Schotter und brauner Abtönfarbe stellt man eine Sickerrinne in der Grube dar.


Niedriges Gras in der Grube spritzt man mit Nochs Gras-Master elektrostatisch auf.



Für die Standfläche der Viessmann-Stecksockel kratzt man dank des elastischen Halwa-Klebers einfach den Schotter weg.



Für die Füße des Lokschuppens bohrt man 4-mm-Löcher durch Kunststoff- und Anlagen-Platte.



Die an den Außenwänden verklebten Schienenprofile müssen nach Durchführen durch die Platte mindestens 8 mm herausstehen.



Die Kupferblechstreifen (Vertrieb über Hufing-Tronic) sind ein einfacher und sicherer Kontakt. Mehr Handgriffe erfordert das Verschrauben der Lüsterklemme.

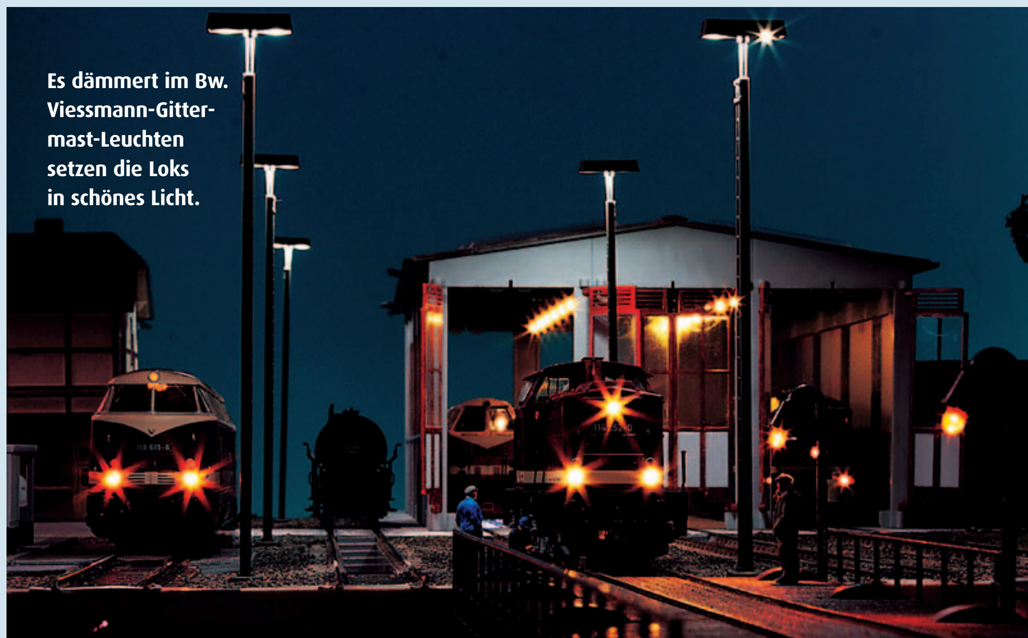


In H0 gehen die Lüsterklemmen als Lüfter, die Leitungen als Rohre durch. Die schwarzen Kabel werden noch hinter den Klemmen versteckt.

Lokschuppenwand nur durch Fixierkleber (Fixogum) mit den Stirnseiten verbunden ist, kann man sie zum Fotografieren herausnehmen. Um möglichst wenige Leitungen am Dach entlang zu führen, wurde zwischen zwei Schuppentoren eine weitere Schiene angeklebt. Dann stellt man den Schuppen auf die Stelzen und positioniert ihn über den Gleisen. Die genaue Position ergibt sich, wenn man in die äußeren Tore je eine Lok stellt. Dann markiert man die Lage der Pfosten auf der Bodenplatte, nimmt einen 4-mm-Bohrer und bohrt die entsprechenden Löcher. Wenn man anschließend das Segment kippt, kann man die Pfosten mit vier Lüsterklemmen fixieren. An die Eckklemme, die den Strom zur Lichtleiste leiten soll, schraubt man ein Kabel zur Spannungsquelle an. Der andere Pol der Lichtleiste erhält den elektrischen Kontakt durch einen einfachen Federblechstreifen, an den das zweite Kabel angelötet wird.

Nun fragt sich der Arbeiter, wie er Licht unter die Lok bekommt, um sie zu inspizieren. Dem Manne hilft eine weitere Lichtleiste, die wiederum Hufing-Tronic liefert, die aber im Gegensatz zum Deckenlicht eher Neonröhrencharakter (Art.-Nr. WB ad 230 mm weiß) ausstrahlt. Die Leiste stellt man der Länge nach an eine der beiden Wände der Auhagen-Wartungsgrube, bohrt ein Loch zur Durchführung der Kabel und verbindet sie mit Spannungsquelle und Schalter.

Jochen Frickel



Es dämmert im Bw. Viessmann-Gittermast-Leuchten setzen die Loks in schönes Licht.

Fotos: Frickel



http://eisenbahn.wikia.com

Wissens-Aufbau

Online-Suchergebnisse findet man oft auf Wikipedia. Zeit, diese für die Eisenbahn zusammenzuführen!

■ Wikipedia, die Online-Enzyklopädie, ist der Brockhaus des 21. Jahrhunderts, und selbst in Hochschularbeiten wird Wikipedia als Quelle genannt (was Professoren nicht immer gerne sehen). Die offene Wissens-Plattform bietet sich auch für den Eisenbahnfreund an, denn wo, wenn nicht dort, können Laien oder Themen-Einsteiger wichtige Informationen kurz und knapp abrufen? Die Eisenbahn-Wikia-Site folgt im Wesentlichen dem Original und ist sicherlich noch auszubauen, aber der Ansatz ist sehr lobenswert!

www.mecweida.de

Im Großen wie im Kleinen

Der Online-Auftritt rundet die Aktivität des MEC Weida gehaltvoll, unterhaltsam und informativ ab.

■ Heutzutage ist eine Internetpräsenz nahezu so unverzichtbar wie eigene Briefbögen oder Visitenkarten. Das versteht auch der MEC Weida, dessen Wismut-Anlage wir in dieser Ausgabe ab Seite 78 vorstellen. Auf der Homepage des Clubs kann man sich über die weiteren Anlagenprojekte informieren, neue Termine erfahren und eine gut bestückte Fotogalerie zum Vorbild bestaunen. Die geht übrigens über Weida hinaus!

http://picasaweb.google.de/waldi.krause

Tokio-Hotel in 1:160

Waldemar Krause ist Anhänger der Nenngröße N sowie der japanischen Eisenbahnen – und auch online.

■ Keine Angst, hier geht es nicht um die Magdeburger Popgruppe (obwohl die so schlecht nicht ist!), sondern um die Impressionen des Autors mit japanischen Modellerzeugnissen in der Nernngröße N. Ähnlich einem Hotel ist jedoch der Umstand, dass die N-Anlage jedes Jahr um die Weihnachtszeit neu aufgebaut wird und somit keine der anderen gleicht. Waldemar Krause schwört auf stabile japanische N-Gleise und die stilvollen Altbaufahrzeuge der JNR.

www.thomaslok78.de



Gruß aus dem Sauerland

Heimatkunde auf Siuerlännerisch: Thomas Lütke nimmt uns mit auf Streifzüge.

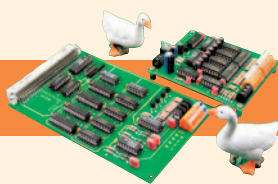
■ Rund um die Eisenbahnen im westfälischen Sauerland dreht sich die Homepage von Thomas Lütke aus Arnsberg-Oeventrop, die er „Eisenbahn- und Landschaftsbilder – Züge und Strecken im Sauerland“ untertitelt. Die Menüführung ist sehr einfach, da sich alle Links auf der linken (nomen est omen) Seite befinden. Die meist nach Strecken geordneten Fotogalerien sind sehr übersichtlich aufgebaut und die Motive immer interessant. So wartet die Site beispielsweise mit eindrucksvollen Bildern vom Gleisumbau im Bahnhof Oeventrop auf. Ein besonderes Steckenpferd sind für den Autor die Westfälische Landes-Eisenbahn (WLE) und ihre Fahrzeugeinsätze. Aktuelle Fotos finden sich ebenso wie einige historische Aufnahmen, Galerien mit Regelzügen wechseln sich ab mit Fotoserien anlässlich von Sonderfahrten. Langweilig wird es auf dieser Site nicht. Auch manch traurigen Aspekt hat Thomas Lütke verewigt, so begleitete er etwa die letzten Züge auf der Strecke Menden – Hemer vor deren Stilllegung im April 2007. Ein Gästebuch und eine umfassende Linkliste runden die sehenswerte Site ab.

www.db58.de

Die Bonner Eisenbahn-Republik

Was geschah wann und warum? Diese sehr interessante Homepage versucht sich an einigen Antworten.

■ Wer sich nicht nur über das Ob und Wie, sondern auch über die Hintergründe bahngeschichtlicher Abläufe kundig machen möchte, dem sei diese sehr gut bestückte Homepage von Detlev Hagemann empfohlen! Sie legt den Schwerpunkt auf die Deutsche Bundesbahn und zeitlich auf 1958 (plus-minus), doch dürften auch für den User mit ostdeutschem oder ausländischem Hintergrund genug spannende Themen zu finden sein. Begrüßt wird man im Stil einer seriösen, dennoch graphisch gut aufgemachten Zeitung mit einem aktuellen Beitrag, der im Mai „Kopfbahnhöfe und ähnliche Hindernisse“ lautete. Die wie Schlagzeilen angelegten Kapitel bleiben dabei nicht nur bei der Eisenbahn stehen, sondern bieten beispielsweise mit zeitgenössischen Kraftfahrzeugen oder Schiffen auf dem Bodensee eine Einordnung in die größeren Zeitläufe. Natürlich bildet die Eisenbahn den Hauptteil und es werden unter anderen Reisezugwagen, Triebfahrzeuge und Zugläufe behandelt. Auch die „Jahresgenaue Verkehrsgeschichte für Westdeutschland“ kommt solide, aber nicht hölzern oder gar langweilig daher. Für den allgemein geschichtsinteressierten Bahnfan ist die Site ein Muss, für alle anderen ein Soll!



Neues von Groupie-MEB-Tron

Es hat zwar etwas gedauert, aber nun ist es doch geschafft: Der serielle Weichenempfänger zur PC-Steuerung funktioniert tadellos.

Teil 4

Bits im Gänsemarsch

In den Ausgaben April, Mai und August 2008 des MODELLEISENBAHNER wurden Schaltungen zur PC-Modellbahnsteuerung Groupie-MEB-Tron veröffentlicht, die es erlauben, Lichtsignale ohne großen Verdrahtungsaufwand anzuschließen. Die dort beschriebene Platine, die in den Bus der Steuerung eingesetzt wird, kann nun auch zum Ansteuern von Weichen genutzt werden.

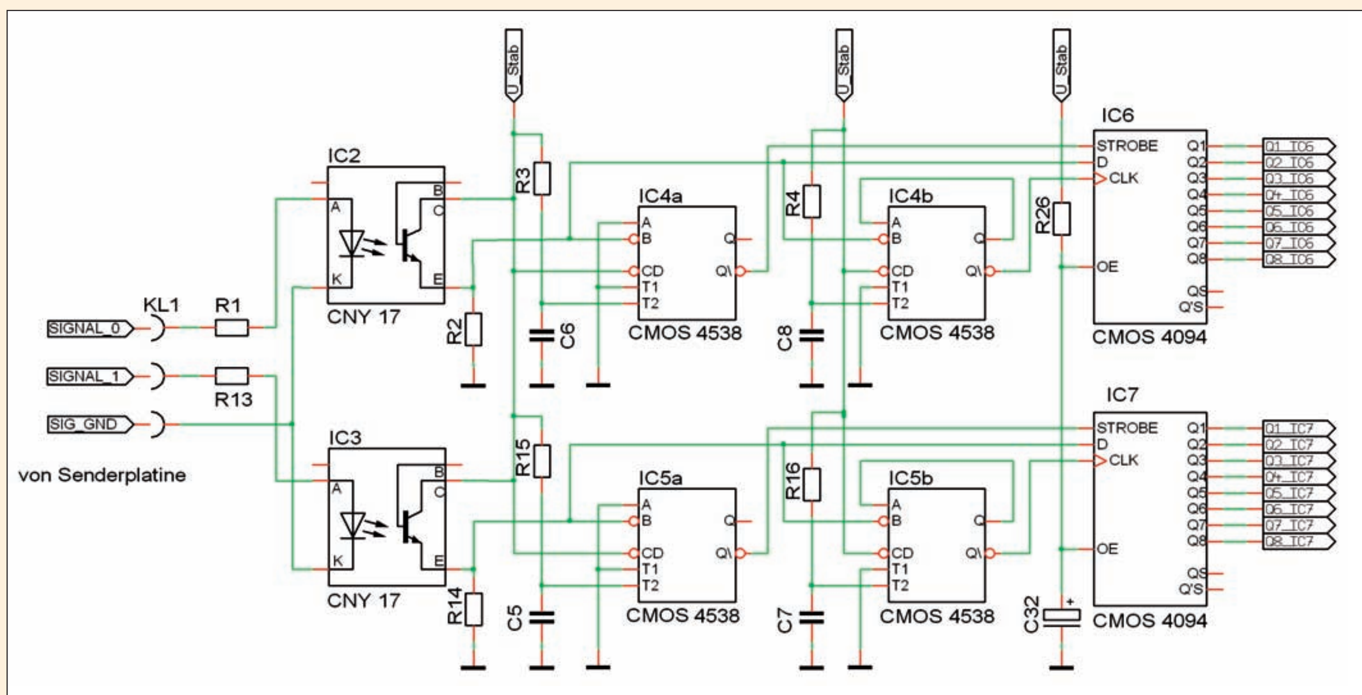
Empfängerseitig ist wegen der abweichenden Anforderungen jedoch eine andere Schaltung einzusetzen. Die nachfolgend beschriebene Elektronik spart nicht nur Kabel und Litzen ein, sondern beseitigt auch die Nachteile der bisherigen Weichenplatine.

Die gängigen Doppelspulenantriebe der Weichen sind ursprünglich für ein Schalten mit Wechselspannung gedacht. Die Verwendung einer Gleichspannung wie bei der bisher verfügbaren Weichenkarte führte so bei manchen Weichenantriebstypen zu unzuverlässiger Arbeitsweise. Außerdem konnten die Schaltelemente den Strombedarf mancher Spulen kaum verkraften. Zusätzliche nachgeschaltete Relais waren dann erforderlich, um die Weichen über einen separaten Trafo mit Wechselstrom schalten zu können. Auch motorische Antriebe erforderten diesen zusätzlichen Aufwand. Zudem waren die Weichen nicht elektrisch von der Steuerung getrennt, was in ungünstigen Fällen zu Störungen führte.

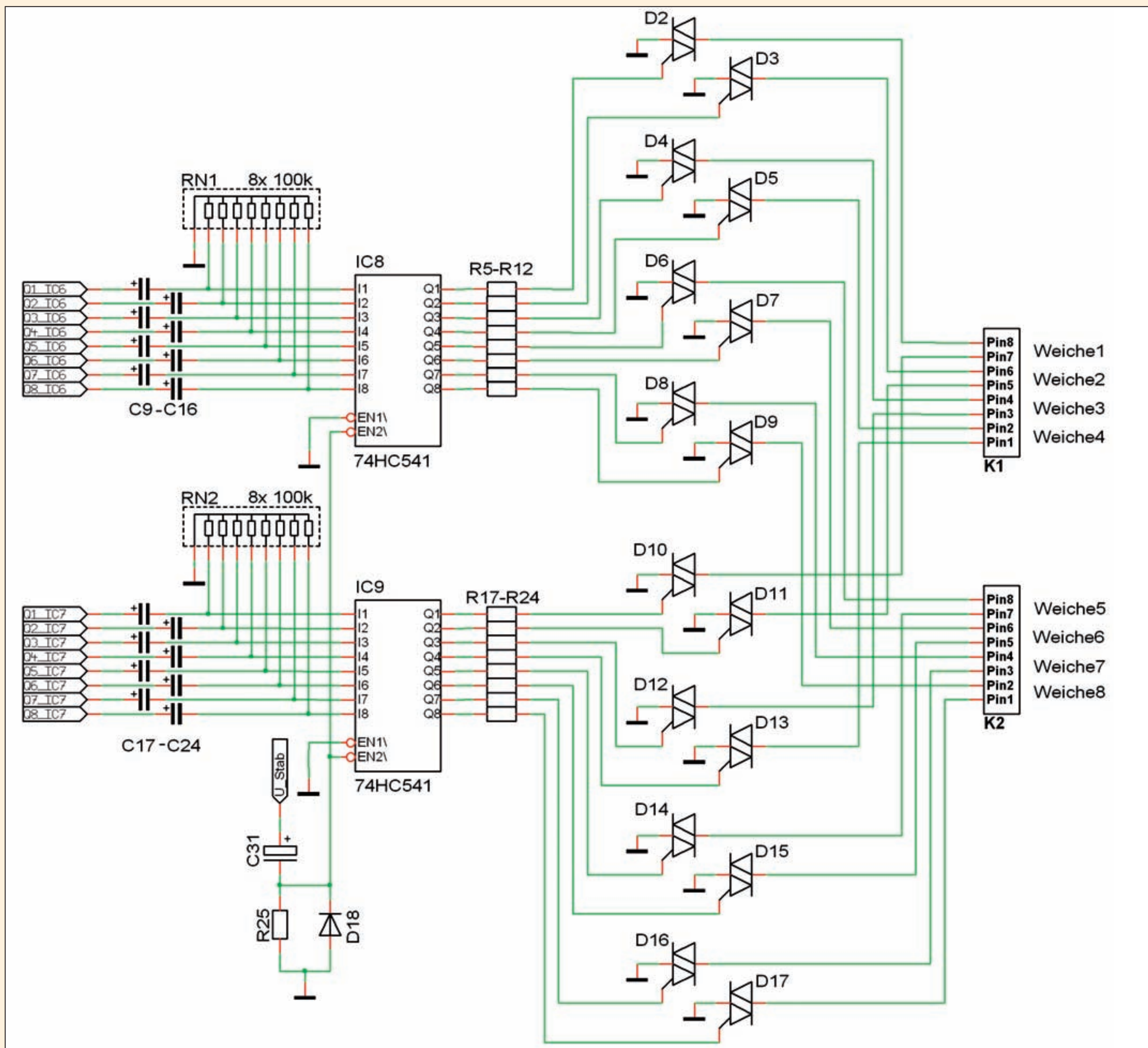
Allen neuen Groupie-MEB-Tron-Projekten ist aber eins grundsätzlich gemeinsam: Die Kompatibilität zu den bisherigen Komponenten bleibt stets gewahrt. Außerdem wird beachtet, dass die Schaltungen von Modellbahnern und -bahnerinnen mit Elektronik-Erfahrung zuverlässig nachgebaut werden können. Diese Prämisse verbietet beispielsweise die Verwendung von inzwischen vielfach eingesetzten und preisgünstigen Mikrocontrollern, da zu deren Programmierung Spezialgeräte erforderlich wären und insgesamt die Nachbausicherheit sinken würde.

▪ *Elektrische Trennung durch Optokoppler*

Wenden wir uns nun der neuen Schaltung zu. Um die galvanische Trennung der Weichen von der restlichen Steuerung zu realisieren, müssen die Signale über Optokoppler eingespeist werden. Die übrige Technik entspricht weitgehend dem seriel-



Teil 1 des Schaltplans: Die Optokoppler trennen die Schaltung elektrisch vom Rest der Steuerung, IC 6 und 7 sind die Schieberegister zur Wandlung.



Teil 2 des Schaltplans: Die Widerstand-/Kondensator-Kombinationen begrenzen die Dauer der Schaltimpulse auf zirka 0,33 Sekunden.

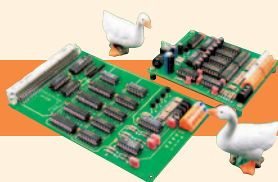
lem Signalempfänger, wobei allerdings nun zwei Schieberegister mit externer Schaltung notwendig sind, weil sich die seriellen Weichenempfänger logisch wie normale Weichenkarten verhalten sollen.

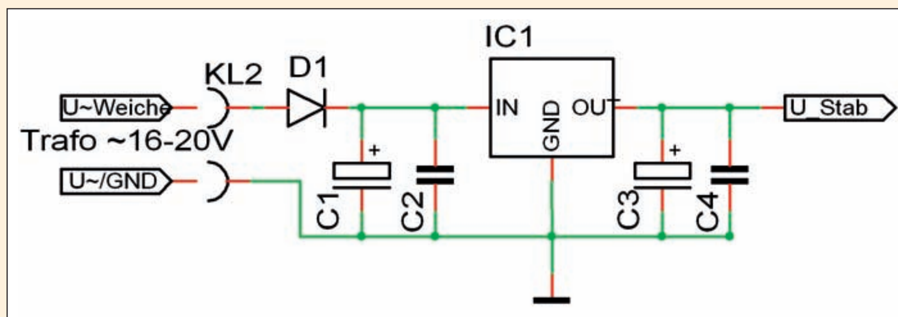
Damit auch Weichen ohne Endabschaltung betrieben werden können, muss der Impuls nach zirka 0,3 Sekunden abgeschaltet werden. Dies bewirkem die aus dem zweiten Teil des Schaltplans (siehe oben) ersichtlichen RC-Glieder zusammen mit den Leitungstreibern in den ICs 8 und 9. Sobald ein Schieberegister-Bit logisch 1 wird, also 5 Volt führt, lädt sich der angeschlossene Kondensator auf und zieht den Eingang des 74HC541 auf „high“. Ist der Kondensator geladen, kehrt der Eingang des Treibers und damit auch sein Ausgang wieder in den Normalzustand zurück. Die dafür notwendige Zeitspanne ergibt sich aus den Werten des Kondensators und des Widerstandes: Je größer die Werte, desto länger der Schaltimpuls.

Triacs: Halbleiter schalten Wechselspannung

An den Ausgängen von IC 8 und IC 9 sind über Widerstände die Steuereingänge von Triacs angeschlossen. Diese Halbleiter, die auch in Lichtdimmern verwandt werden, können mit einem Strom im Gate gezündet werden und bleiben leitend, bis der Strom im Verbraucherstromkreis nahezu null wird. Dies ist bei einer Wechselspannung 100-mal pro Sekunde der Fall.. Eine Gleichspannung wäre als Versorgungsspannung ungeeignet, da die Polarität der zu schaltenden Spannung zwar gleichgültig wäre, die Triacs aber nicht mehr abschalten würden.

Über die Gleichrichtung und Spannungsstabilisierung gibt es eigentlich kaum etwas zu bemerken. Sie ist in der für die ➔





Teil 3 des Schaltplans: Zur Versorgung der Elektronik reicht eine einfache Schaltung mit Dreibeiner.

so genannten Dreibeiner üblichen Weise geschaltet.

Der Aufbau der Schaltung auf einer vorgefertigten Platine dürfte den Groupie-MEB-Tron-Anwendern und -Anwenderinnen keine Schwierigkeiten bereiten. Auf der nur acht mal zehn Zentimeter großen Platine sind zwar viele Bauelemente zu verlöten, doch passen sie genau, wenn man sich an die von den Autoren vorgeschlagenen Bezugsquellen und Bestellnummern hält. Detaillierte Listen können aus dem Internet heruntergeladen werden (http://www.groupiemebtron.de).

Bei der Bestückung gilt nach wie vor: Bauteile sortieren, mit den niedrigsten beginnen und systematisch sowie sorgfältig arbeiten.

Will man ein professionelles Aussehen der Platine, kann dem die Ausrichtung der Triacs entgegenstehen. Es geht aber relativ leicht, wenn man den ersten und letzten Dreibeiner in einer Reihe zunächst nur an einem Beinchen verlötet und dann die Ausrichtung kontrolliert und gegebenenfalls korrigiert. Drei-Millimeter-Rundmaterial, zum Beispiel ein Schaschlikspieß, hält dann, durch sämtliche Löcher gesteckt, die übrigen Triacs in der vorgesehenen Position, bis sie verlötet sind.

Ein Test der fertig bestückten Platine kann mit einer funktionsfähigen Senderplatine, dem Windows-Testprogramm, 16 Glühlämpchen und einem passenden Trafo als Stromquelle erfolgen. An die Klemme KL1 werden drei Litzen zur Seriell-Senderplatine, an KL2 wird ein Trafo mit 14 bis 16 Volt Wechselspannung angeschlossen. Ein

Funktionstest: Kontrolle mittels Glühlämpchen

Anschluss der Terstbirnchen erfolgt an K1 beziehungsweise K2; der zweite Pol aller Lämpchen wird an KL2 zusammen mit dem Trafo (siehe Bestückungsplan) angeschlossen.

Bei jedem Betätigen einer Weiche muss eines der Birnchen kurz aufleuchten. Es ist zu beachten, dass die Richtung einer Weiche hier nicht nur vom richtigen Anschluss der Weiche an die Schaltung abhängt, sondern auch die beiden Signalleitungen eine Rolle spielen. Sind sie vertauscht, schalten alle Weichen umgekehrt.

Motorische Antriebe, die nun auch an diese Schaltung angeschlossen werden können, bestehen meist aus einem kleinen Gleichstrommotor, der mit der Polarität die Laufrichtung wechselt. Hinter zweien der drei Anschlüsse liegt je eine Diode, umgekehrt gepolt. Beim Anlegen einer Wechselspannung erhalten die Motoren nur eine Halbwelle und laufen in eine der Endstellungen. Falls der Stellmotor dazu länger als 0,3 Sekunden benötigt, kann man die Impulsdauer durch Vergrößern der Widerstände in RN1 und RN2 auf zum Beispiel 220 kOhm verdoppeln. 10 µF statt 4,7µF für die Kondensatoren C9 bis C24 haben dieselbe Wirkung.

Die hier beschriebene Schaltung enthält noch keinen Schutz vor Schäden bei Kurzschlüssen, was im Fall des Falles zu Rauchzeichen führen würde. Eine zwischengeschaltete 12-Volt-/21-Watt-Glühlampe (Brems- und Blinkerleuchten am Auto) in der Zuleitung zur Stromquelle sorgt für Abhilfe. Solche Lam-

Stückliste für den seriellen Weichenempfänger

Anzahl	Bezeichnung	Wert	Bemerkung
2	C5, C6	0,1µF	RM 2,54 mm
4	Sockel für IC4 bis IC7 mit Kondensator 100nF		16-polig
2	Sockel für IC8, IC9 mit Kondensator 100nF		20-polig
2	C2, C4	0,22µF	RM 2,54 mm
1	D1	1N4001	
1	D18	1N4148	
2	R2, R14	4,7K	
18	C9 bis C24, C31, C32	4,7µF	RM 2,0 mm
2	R4, R16	47K	
2	C7, C8	47nF	RM 2,54 mm
1	C3	47µF	RM 2,0 mm
2	IC8, IC9	74HC541N	
1	R25	100K	
2	RN1, RN2	100K	R-Netzwerk 8-fach
2	R3, R15	150K	
1	R26	220K	
1	C1	1000µF/35V	RM 5,0 mm
16	R5 bis R12, R17 bis R24	330	
2	R1, R13	680	1 Watt
2	IC6, IC7	4094	CMOS-IC
2	IC4, IC5	4538	CMOS-IC
1	IC1	7805	
2	IC2, IC3	CNY17-1	Optokoppler
2	Sockel für IC1, IC3		6-polig
1	KL2	Klemme 2-polig	RM 5,0 mm
1	KL1	Klemme 3-polig	RM 5,0 mm
2	K1, K2	Klemme 8-polig	RM 2,54 mm
16	D2 bis D17	TIC206D	Triac
1	Platine (bei Peter Grundmann bestellbar)		

Fotos, Zeichnungen: Grundmann

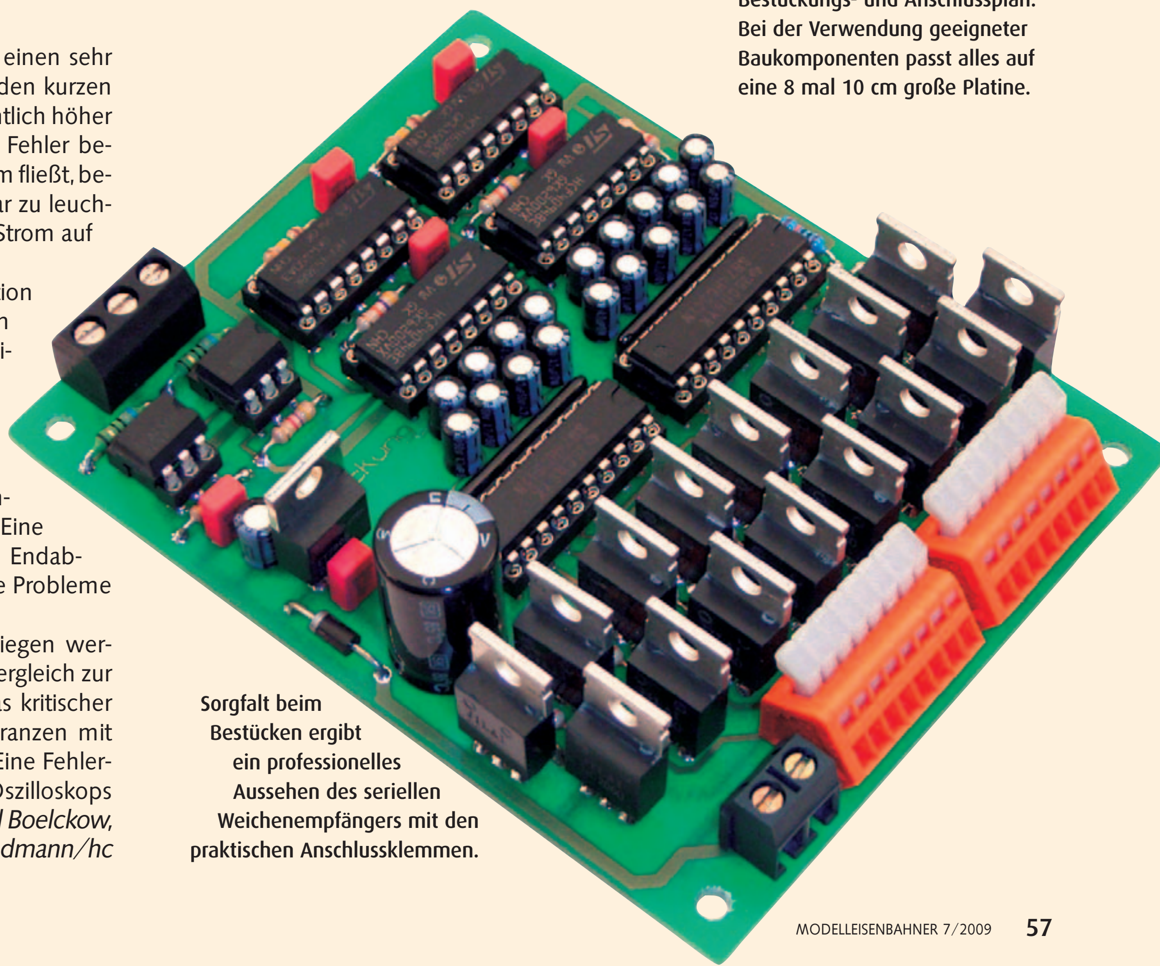
Bestückungs- und Anschlussplan: Bei der Verwendung geeigneter Baukomponenten passt alles auf eine 8 mal 10 cm große Platine.

pen haben in kaltem Zustand einen sehr geringen Widerstand, der bei den kurzen Stromspitzen auch nicht wesentlich höher wird. Erst, sobald durch einen Fehler bedingt ein dauernd höherer Strom fließt, beginnen sie zu glimmen oder gar zu leuchten und begrenzen somit den Strom auf relativ ungefährliche Werte.

Eine solche Sicherungsfunktion ist auch wichtig, wenn man den Trafo für das Schalten der Weichen nicht gleichzeitig mit der Steuerung abschaltet. Es kommt dann zu nicht vorhersehbaren Zuständen. Beispielsweise können dann mehrere Triacs gleichzeitig leiten. Eine Mehrfachsteckdosenleiste mit Endabschalter sorgt dafür, dass solche Probleme gar nicht erst auftreten.

Es soll auch nicht verschwiegen werden, dass diese Elektronik im Vergleich zur bisherigen Weichenkarte etwas kritischer ist und auf große Bauteiletoleranzen mit Disfunktion reagieren könnte. Eine Fehlersuche ist dann nur mittels Oszilloskops möglich.

Bernd Boelckow, Peter Grundmann/hc



Sorgfalt beim Bestücken ergibt ein professionelles Aussehen des seriellen Weichenempfängers mit den praktischen Anschlussklemmen.



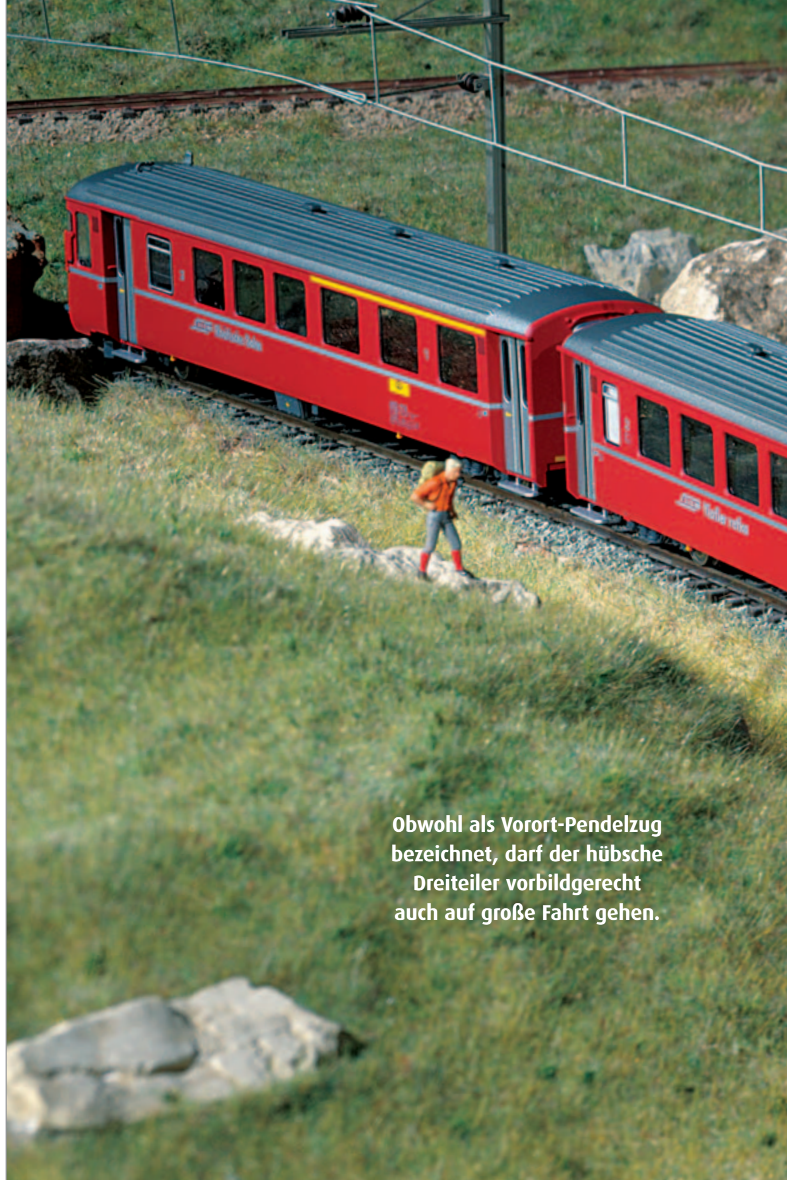
Feine Gravuren und eine sorgfältige Bedruckung zeichnen die Bemo-Neukonstruktion aus.

Bemos Vorortzug in H0m wartet mit neu konstruiertem Trieb- und Steuerwagen auf.

Chur-Pendler

Für den Pendelverkehr auf der Strecke Thusis – Chur – Landquart – Küblis beschaffte die Rhätische Bahn RhB ab 1971 sechs Steuerwagen der Bauart ABDt. Für den Vortrieb sorgen Be 4/4-Triebwagen.

Als Mittelwagen fungierten EWI-Personenwagen. Wie auch die drei Vorgängertypen mit der Bezeichnung ABt kommen sie nicht nur auf der Chur-Davos-Linie, sondern auch auf der Vereina-Linie zum Einsatz. Bemo bietet den neu konstruierten Pendelzug als dreiteiligen Zug an, den der Modellbahner bei Bedarf um einen weiteren Zweite-Klasse-Wagen (Art.-Nr. 3243 126) ergänzen kann. Es ist beeindruckend, wie der Be 4/4 mit drei Wagen eine Acht-Prozent-Steigung erklimmt. Dass er dies auch vorbildwidrig mit einer achtteiligen Garnitur tut, nötigt Respekt ab, denn schließlich verzichtet Bemo zugunsten der sehr guten Stromabnahme-Basis auf die Montage von Haftreifen. Auch die geringen Fahrgeräusche geben Anlass zur Freude. Aufgrund der großen Länge des Triebwagens neigt er in schnell durchfahrenen engen Kurven leicht zum Schaukeln. Warmweiße LED sorgen für einen vorbildgerechten Lichtwechsel ab einer Spannung von 3 V. Bei 1,9 V kriecht der Dreiteiler mit umgerechnet 7 km/h los und erreicht bei 12 V mit 105 km/h eine praxisgerechte Maximalgeschwindigkeit. Dass jedes Fahrzeug Spannung aufnimmt, wer-



Obwohl als Vorort-Pendelzug bezeichnet, darf der hübsche Dreiteiler vorbildgerecht auch auf große Fahrt gehen.

Mit dem auf VW-Bus-Basis entstandenen Klv 20 erobert Brekina nun Gartenbahnen.

Bulli-Draisine

Nach dem Erfolg des H0-Pendants lag dies Bulli-Debüt nahe: Auf den ersten Blick gefällt Brekinas sauber in mattem Weinrot gespritzte Replik nun auch im großen Maßstab 1:22,5. Der Gartenbahner erhält das auf dem VW-Bus T 1a basierende Schienenfahrzeug sicher verpackt in einem Karton samt tiefgezogener Klarsichtschale.

Zunächst sind zwei Trittbretter am Metallguss-Fahrwerk anzuschrauben und der Außenspiegel ins Kunststoffgehäuse des Aufbaus einzustecken, was problemlos gelingt.

Spurtfreudig und geräuscharm startet der Bulli bei seiner ersten Probefahrt durch. Leider fiel auch recht schnell auf, dass Schleichfahrten nicht seine Stärke sind. Daran änderte sich selbst nach mehrstündiger Einfahrzeit nichts. Beide Testmuster leierten im unteren Geschwindigkeitsbereich, was auf ein wenig präzise gefertigtes Getriebe schließen lässt.

Eine Schraubverbindung hält Chassis und Aufbau zusammen. Hat man diese über aus passgenaue Verbindung gelöst, kann man auf die bemerkenswerterweise ebenfalls angeschraubten Sitzbänke bei-

AUF EINEN BLICK

PRO *Sauber ausgeführte Lackierung und Bedruckung; präzise Schraubverbindungen; passgenaue Zurüstteile*

KONTRA *Schlechte Langsamfahreigenschaften; passt mit Zurüstteilen nicht in Packung*

PREIS *Zirka 129,00 Euro*

URTEILE

den Modellbahner mit kurzen Halteabschnitten nicht zu schätzen wissen, da ihr Zug einfach durchfährt. Auch, dass man zum Umschalten auf Digital- und Oberleitungsbetrieb Kabel umlöten muss, gehört in die technische Mottenkiste. Eine Schraubverbindung zwischen Chassis und Aufbau ist dagegen eine nicht zu verbessernde dauerhafte Lösung. Die nicht angetriebenen Wagen weisen eine tiefgezogene Inneneinrichtung auf. Die wegen des massiven Metallfahrwerks und der darüber liegenden Platine nur angedeutete Inneneinrichtung des Triebwagens sollte man mit einigen Figuren bevölkern. Der Aufbau des Be 4/4 besticht durch vorbildgerechte Gravuren an den Seitenwänden wie auf dem Dach. Am Riffelblech, den Bremswiderständen, Dachleitungen und an den mit sanftem Druck an der Oberleitung anliegenden Stromabnehmern darf sich das Auge weiden. Ein großes Lob sollte man den Uhingern dafür aussprechen, dass an den Stirnseiten die filigranen Stoßfänger, alle Griffstangen und sogar die Scheibenwischer ab Werk montiert sind. Einzig die Trittstufen muss der Käufer selbst anbringen, was auch Grobmotorikern keine Schwierigkeiten bereitet.

Da der RhB-Fan auf weniger Neuheiten sparen muss als der gemeine H0-Bahner, wird er wohl mit dem unverbindlich empfohlenen Preis leben können. *Jochen Frickel*

AUF EINEN BLICK

PRO *Feine Detaillierung; weitgehend zugerüstet; einfache Montage der beiliegenden Teile; ruhiger Lauf; sehr gute Zugkraft; warmweiße LED*

KONTRA *Digitalisierung, Umbau auf Oberleitungsbetrieb umständlich; keine fahrtrichtungsabhängige Stromaufnahme*

PREIS *UVP 499 Euro*

URTEILE

---

spielsweise (beinlose) Figuren kleben oder die Inneneinrichtung nach eigenem Gusto verfeinern. Unter den Sitzbänken arbeitet der gekapselte Motor, der obendrein mit einer Schwungmasse versehen wurde. Er wirkt mittels gleichwohl gekapselten Getriebes vorbildgerecht auf die Hinterachse.

Die beiden bahnamtlichen Frontlampen zeigen stets kaltweißes LED-Licht, am Heck befindet sich eine rot strahlende Schlussleuchte. Einen Fahrtrichtungs-Lichtwechsel gibt es nicht. *Michael Robert Gauß*



Die Bezeichnung „Bulli" erinnert zwar an einen netten Hund, rührt jedoch vor allem von „Bus-Lieferwagen" her.



Gestalterisch und drucktechnisch ist der Athearn-Güterwagen der dänischen Bierdose weit überlegen.

Einen kurzen vierachsigen US-Kesselwagen stellt Athearn auf die H0-Räder.

Bierbüchse

Als Beer Can bezeichnen amerikanische Eisenbahner kurze Kesselwagen. In die Standard-Serie nimmt Athearn (Vertrieb über Noch, www.noch.de) den NACC 8000 Gal des Waggon-Vermieters GATX auf.

Preislich liegt das neu konstruierte H0-Modell der Ready-to-Roll-Serie auf dem Niveau der hochwertigeren Genesis-Fahrzeuge. Allerdings kann man den Tank Car gestalterisch auch nicht von einem Genesis-Wagen unterscheiden. Dass Modelle europäischer Hersteller, die dieses Gestaltungs-Niveau haben, noch teurer sind, sollte man ebenfalls berücksichtigen. Am naturgemäß eher schmucklosen Kessel sind das Handrad, Griffstangenhalter, Leitern und unten die aus Metall gefertigten Halterungen der Drehgestelle sowie Details der Bremsanlage separat angesetzt. Besonders schön sehen die durchbrochenen Trittroste an den Stirnseiten und am Kesselscheitel aus.

Zur Sicherung des Personals hat der Hersteller Drahtgeländer mit angenehm dünnem Querschnitt aufgestellt. Das Handrad des Einfüllstutzens gefällt wie das Entlüftungsrohr durch die scharfe Gravur. Der positive Eindruck wird durch eine konturenscharf und gut deckende Lackierung abgerundet. Unter der Lupe lassen sich selbst kleine Anschriften entziffern. Für einen mit Gefahrgut gefüllten Waggon ist es natürlich ungeschickt, wenn der Konstukteur zwar an Luftleitun-

Die Modellbahnmanufaktur Sebnitz legt neu konstruierte Wagen der Bghw-Serie in TT auf. Zuerst ist ein Set für Epoche IV erhältlich.

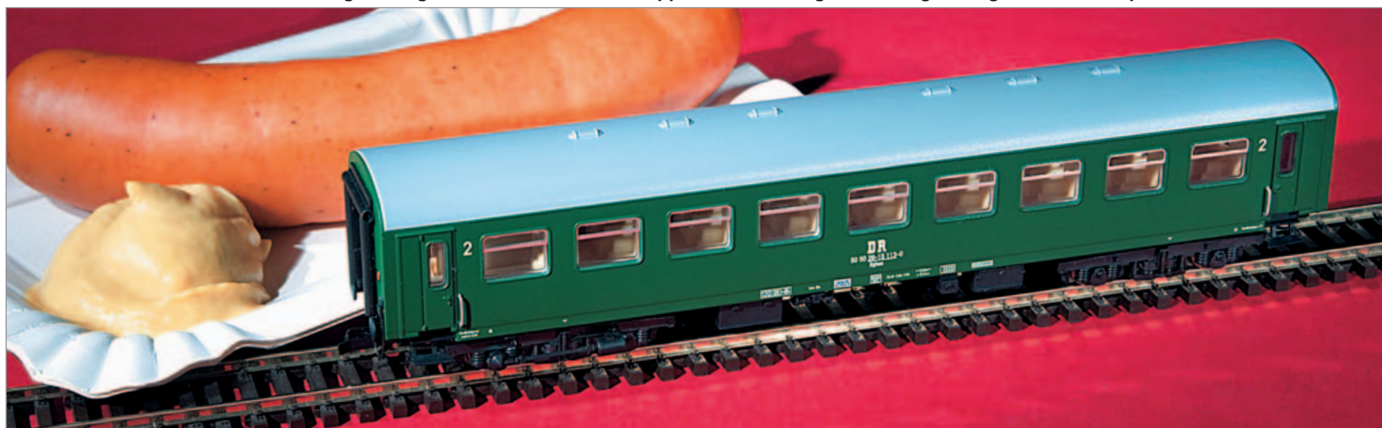
Kurze Halberstädter

Die Bghw-Wagen und aus ihnen abgeleitete Gepäck-, Speise- und Buffetwagen gehören zu den am meisten gebauten Reisezugwagen in der DDR. Hin und wieder als Rekowagen tituliert, handelte es sich tatsächlich um neue Fahrzeuge, die zwischen 1964 und 1977 das Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) in Halberstadt verließen und für die allenfalls ältere Drehgestelle weiterverwendet wurden. Im Unterschied zu den später gefertigten 26,4-Meter-Wagen nannte man die 18,7 Meter messenden Bghw auch kurze Halberstädter. Den gleichen Bekanntheitsgrad dürften in der DDR auch die gleichnamigen Würstchen gehabt haben!

Die Vorgängermodelle, die noch in der BTTB-Ära entstanden sind, litten wie andere Fahrzeuge an der schwenkbaren Pufferbohle. Diese ist beim neuen Bghw-Wagen verschwunden. Auch nutzte man die Gelegenheit und kostruierte das eine oder andere Detail neu. Es liegen Zurüstteile bei. Bei der Frage, wie diese Teile anzubringen sind, hätte man sich ein wenig mehr Erläuterung gewünscht. Etwas gewagt erscheint in diesem Zusammenhang, dass selbst die Drehgestelle mit Bremsbacken und Generator noch zuzurüsten sind!

Zuerst wird es die Wagen im Set aus zwei Bghwe und einem Bdghswe geben. Farbgebung und Beschriftung sind auf hohem Niveau. Die zwei reinen

Zum Reinbeißen: Die Halberstädter Bghw-Wagen aus Sebnitz machen Appetit auf vorbildgerechte Zugbildungen in der DR-Epoche IV.



gen und Luftbehälter, nicht aber an Bremsklötze gedacht hat. Gerade wenn die Drehgestelle so gut sichtbar sind wie bei einem Kesselwagen, sollten Bremsklötze vorhanden sein. Die Räder mit niedrigen Rp-25-Spurkränzen stehen dem Vierachser gut.

Der kurze Vierachser macht eine sehr gute Figur, weil er mit 80 Gramm auch in lange Güterzüge vorn eingestellt werden kann. Mit einer kurzen Rangierlok sieht er selbst in engen 360-Millimeter-Radien gut aus.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr gute Detaillierung; geätzte Gitter; feine Leitern; sehr gute Fahreigenschaften*

KONTRA *Bremsklötze fehlen*

PREIS *UVP 29,98 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Sitzwagen tragen das Gattungszeichen Bghwe, alle drei Revisionsdaten von 1976. Ab Anfang der 1980er-Jahre ließ die DR das „e“ weg.

Die neue Fahrwerkskonstruktion wird erkauft mit einem hohen Anspruch an den Gleisbau. Sonst kann es im Gegenbogen sowie im alten BTTB-Gleis zu Entgleisungen kommen. Die Wagen sind vorbereitet für den Einbau einer Innenbeleuchtung. Wie diese wirken kann, zeigt das Bild auf Seite 63 in dieser Ausgabe.

Die empfohlenen 99,95 Euro sind eine gute Investition in die typischen kurzen DR-Wagen.

Henning Bösherz

AUF EINEN BLICK

PRO *Form- und Farbgebung; Bedruckung; Details; Inneneinrichtung; Fenster*

KONTRA *Sehr diffiziles Zurüsten*

PREIS *Euro 99,95 (UVP)*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Bei Hornby sind Gebäude-Fertigmodelle für H0 im Programm. Ein Bahnhofsset ist nach norddeutschem Vorbild gestaltet.

Kaufen, auspacken, hinstellen

Was bei rollendem Material im Modell als „Ready to roll“ angeboten wird, also Fahrzeug auspacken, ohne weitere Arbeiten aufs Gleis stellen und losfahren, könnte man im Gebäudesektor „Kaufen, auspacken, hinstellen“ nennen. Fertigmodelle sind bei diversen Herstellern im Angebot, doch Hornby macht mit den hier vorgestellten Gebäuden einen neuen Schritt, indem dieselben aus einem Guss gefertigt und von chinesischen Händen äußerlich gestaltet werden.

Die als „Scale structure series“ bezeichnete Reihe von Hornby widmet sich nunmehr auch deutschen Vorbildern, wovon dieses Bahnhofsset aus Empfangsgebäude (EG) und einem kleinen Güterschuppen Zeugnis gibt. Die Bauten überraschen mit einem guten Gesamteindruck. Erst bei näherem Hinsehen ist der eine oder andere konstruktive Kniff zu sehen; so sind beispielsweise Dachrinnen und Regenfallrohre mit in die Gussform integriert. Ebenso beim näheren Betrachten zeigt sich auch die eine oder andere kleine Unsauberheit bei der Farbgebung.

Innen sind die Gebäude hohl. Wer eine Inneneinrichtung zumindest andeuten möchte (was bei den sehr klaren Fenstern durchaus angebracht ist), muss ebenso zur Selbsthilfe greifen wie für ein Bahnhofsschild und weitere Hinweisschilder wie Hausnummer, „Warteraum“, „Güterboden“ und dergleichen.

Diese Fertigmodelle sind eine Alternative für Modellbahner mit wenig Zeit oder wenig Geduld (oder beidem). Die günstige Fertigung in der Volksrepublik wird von Hornby an den Endverbraucher weitergegeben, denn für die empfohlenen 39,95 Euro für das vorgestellte Set erhält man qualitativ gute Modellgebäude, die zu ähnlichen Preisen bei den Mitbewerbern allenfalls als Bausatz erhältlich sind.

Henning Bösherz

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäblichkeit; guter Gesamteindruck; strukturierte Oberfläche; Farbtöne; robuste Ausführung; Preis*

KONTRA *Keine Inneneinrichtung; keine Beschilderung; zum Teil unsaubere Farbgebung*

PREIS *Set 39,95 Euro (UVP)*

URTEILE ☒ ☒ ☒



Für kleine und mittlere Bahnhöfe im H0-Maßstab bietet sich das Hornby-Set HC 8000 an.

Anpassungsarbeiten werden bei der Bausatzmontage ebenso wie beim Eigenbau durch hochwertiges Werkzeug erleichtert.

Profi-Spezialität

Für den Eisenbahnmodellbau benötigen wir gutes Werkzeug, das, ordentliche und sachgemäße Handhabung vorausgesetzt, auch sehr lange halten sollte. Typische Baumarkterzeugnisse sind bis auf wenige Ausnahmen meist keine Alternative und kleine Feilen in der Ausführung, wie wir sie oft benötigen, sind gar nicht so einfach zu bekommen. Deshalb ist es oftmals notwendig, sich im Profisektor umzuschauen.

Die von uns getesteten Flachstumpf-Nadelfeilen der Firma Dick aus Deizisau in der Nähe von Esslingen sind 100 Millimeter lang, 3,5 Millimeter breit, 0,9 Millimeter dick und in den Hieb-Größen 1 bis 4 erhältlich. Sie sind nicht nur klein und gerade für den Modellbau bestens geeignet, sondern zudem von einer außerordentlichen Qualität, präzise gefertigt und langlebig.

Allerdings handelt es sich bei Produkten der Firma Dick um Profiwerkzeug, das nicht allerorten oder in geringen Mengen direkt zu erhalten ist. Die Preise sind zumeist gestaffelt und abhängig von der bestellten Stückzahl. Einen Dick-Katalog gibt es auf Anfrage über www.dick.de.

Alternativ ist ein schneller Lieferant, der auch kleine Mengen verkauft, der „Feilenhof" in Ilmenau: Feilenhof, Alfred Salomon, Münzstraße 32, 98693 Ilmenau, E-Mail: info@feilenhof.de, Tel.: 03677-689905, Fax 03677-689913. Der Feilenhof ist Vertriebspartner der Firma Dick. Er führt aber nicht nur Feilen, sondern fast das gesamte Werkzeug, das der Modellbauer benötigt. *Rainer Albrecht/al*



Das Streichholz lässt die schlanken Abmessungen der Feilen erahnen, die in verschiedenen Ausführungen erhältlich sind.

AUF EINEN BLICK

PRO *Hervorragende Qualität; langlebig*
KONTRA *Bezug*
PREIS *Etwa 12 Euro/Stück*
URTEILE ■ ■ ■ ■ ▲

Beim Modellbau ist Klebstoff oft sparsam zu verwenden. Pattex trägt dem mit dem neuen Kleber „Modellbau Plastik" Rechnung.

Auf den Punkt



Mit dem Pattex-Spezialkleber „Modellbau Plastik" verliert auch der Zusammenbau eines N-Mähdreschers seinen Schrecken.

Klebstoffe für Plastik-Bausätze gibt es diverse auf dem Markt. Auch Pattex bietet nun einen für Polystyrol, ABS, Plexiglas und Polycarbonat geeigneten Kleber an.

Nicht anwenden kann man den Spezialkleber „Modellbau Plastik" für Polypropylen und Polyethylen. Für die beiden letzteren bietet Pattex den bewährten „Blitz Plastik" an. Zur Montage konventioneller, zumeist aus Polystyrol gefertigter Modellbausätze eignet sich die Neuentwicklung besser, da sie bereits gebrauchsfertig in der 30-Gramm-Flasche angeboten wird und weil sie dem Kunden etwa drei bis fünf Minuten gibt, die Klebestelle zu korrigieren. Nicht allzu schwere Teile halten bereits nach kurzem Andrücken auch bei stumpfer Klebung sicher. Als Testobjekte mussten diverse Bausatzreste von Faller, Kibri, Vollmer und Auhagen herhalten. Außerdem wurden Zurüstteile von Roco, Brawa und Tillig an den jeweiligen Loks montiert. Beim abgebildeten Claas-N-Mähdrescher von Kibri (Art-Nr. 19000) muss man das direkte Nebeneinander von zu klebenden und anderen, später beweglichen Teilen berücksichtigen. Da der Kleber eine recht hohe Oberflächenspannung hat, läuft er selbst an senkrechten Flächen nicht selbstständig hinunter. Diese Eigenschaft erwies sich besonders bei der Montage des Mähdreschers als hilfreich. Trotzdem neigt das Produkt nicht zum Fädenziehen, was die Arbeit des Modellbauers wesentlich entspannt. Beim Verkleben von Flächen oder an Kanten sollte man den „Modellbau Plastik" zunächst punktuell auf einer Seite auftragen, ihn dann mit der Kanüle zu einem dünnen Film verteilen und anschließend beide Teile zusammenpressen. Erst nach etwa zwei Minuten löst der Kleber die Oberflächen so an, dass sich die Teile nicht mehr spurlos wieder trennen lassen. Bei dickerem Auftrag kann es allerdings bis zu 20 Minuten dauern, bis die Klebestelle fest ist.

Das neue Pattex-Produkt eignet sich sehr gut für die Montage von Bausätzen und zum Anbringen von Zurüstteilen. Die Kanüle lässt punktgenaues Arbeiten zu.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr gut dosierbar; hohe Klebkraft; Klebung etwa drei Minuten korrigierbar*
KONTRA *Bei etwas reichlichem Kleberauftrag lange Trockenzeit*
PREIS *Etwa 4,50 Euro*
URTEILE ■ ■ ■ ■


Der TT-Wagen erhielt eine 100 Millimeter lange Leiste mit Golden-White-LED, die Trix-S-Bahn wird mit einer 230-Millimeter-Leiste, bestückt mit reinweißen LED, beleuchtet.

Hufing-Tronic fertigt Beleuchtungen für Personenwagen und viele andere Bereiche des Modellbaus.

Leucht-Mittel

„Es werde Licht", sprach der Modellbahner und ging zum Fachhändler. Dort gab es das gewünschte Licht, doch gar finster wurde des Kunden Miene, als der die Preise vernahm.

Ingo Hufeisen ist ebenfalls Modellbahner, aber auch beruflich mit Lichttechnik befasst. Da er sich nicht ausnehmen lassen wollte, entwickelte er eigene Platinen, die er, mit gelben, kaltweißen, warmweißen und als „Golden White" bezeichneten LED bestückt, unter dem Firmennamen Hufing-Tronic (Am Hang 4, 58644 Iserlohn, Tel. (02374) 501927, Internet: www.hufing-tronic.de) im Direktbezug anbietet. Alle Ausführungen werden in den Längen 100 (vier LED), 200 (sechs LED) und 230 Millimeter (sieben LED) geliefert und sind anschlussfertig mit Drähten versehen. Dank einer Breite von nur 7,5 Millimetern und einer Höhe von 3,9 Millimetern passen die Lichtleisten sogar in viele N-Wagen. Die LED vertragen Gleich- und Wechselspannungen bis 24 Volt und sind ohne Änderungen auch in Digitalsystemen einsetzbar. Damit die Wagen bei hoher Spannung nicht allzu hell erstrahlen, befindet sich an der Unterseite der Platine ein Potentiometer zum Einstellen der Helligkeit. Da nur wenige Waggons geteilte Achsen haben und die Stromabnahme über die Achslager ermöglichen, bietet Hufing-Tronic auch Stützkondensatoren in verschiedenen Größen an, die das Flackern der Beleuchtung verhindern. Zum Anlöten der Kondensatorenfüße befinden sich Löt-Pad-Paare (fünf Stück bei der 100-Millimeter-Lichtleiste) auf der Platine. Sogar Stromabnahmebleche aus Kupfer bietet Ingo Hufeisen an. Der Aufwand für Einbau und Anschluss hängt vom jeweiligen Wagentyp ab.

Wenn am Trafo 12 Volt anliegen, nehmen die sieben LED der langen 230-Millimeter-Lichtleiste gerade einmal 8 Milliampere Strom auf. Mit der Palette verschiedener LED-Typen lässt sich eigentlich jeder Wagen stimmig beleuchten. In älteren Personenwagen mit Glühlampen oder alten Leuchtstoff-Röhren machen sich die Lichtleisten „Sunny White" und „Golden White" sehr gut. Die reinweiße, sehr helles Licht abstrahlende Beleuchtung sollte man nur in Trieb- oder Personenwagen einbauen, deren Entwicklung in die späte Epoche IV oder in die Epoche V fällt. Im Werkstatt-Beitrag über Heljans Schiebebühne lässt sich die unterschiedliche Farbtemperatur der reinweißen (Grubenlicht) und der Sunny-White-LED (Deckenbeleuchtung) sehr gut vergleichen.

Hufing-Tronic bietet vielseitig einsetzbare Beleuchtungen zu sehr attraktiven Preisen an.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Breites Angebot an Längen und Lichttönen; digital und analog einsetzbar; gute Ausstattung (Löt-Pads, Potentiometer); günstiger Preis*

KONTRA –

PREIS *Einzelleiste ab 5 Euro; Rabatt ab 5 Stück*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Eine Frage der Ohren

Rocos 24 rollt in Gleich- und Wechselstrom und für die Epochen II und III an.





Mit diversen separat angesetzten Teilen vermag auch der Tender zu gefallen.

Nein, dies soll keine weitere Würdigung der Verdienste Hans-Dietrich Genschers um die deutsche Einheit sein. Es geht vielmehr um die Ohren der Lokomotive, die man als Windleitbleche zu bezeichnen pflegt.

Diese stellen den markantesten Unterschied der Loks der Baureihe 24 zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) und der Deutschen Bundesbahn (DB) dar. Besonders mit großen Windleitblechen wirkt die zierliche Maschine fast wie eine kleine 03. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h war sie sozusagen die Schnellzuglok der Nebenbahnen. Im Schwarzwald zeigten die Dreikuppler Leistungen, die man der für den Flachlanddienst konzipierten 24 nicht zugetraut hätte. Der Treibraddurchmesser von 1500 mm zeigte sich als guter Kompromiss, um gute Zugkraft und Beschleunigungsvermögen einerseits und eine auch für Hauptstrecken ausreichende Höchstgeschwindigkeit andererseits zu ermöglichen. Limitierender Faktor bei den Fahreigenschaften war das einfache Bissel-Vorlaufgestell. Die von der DB mit einem bei der Schwester-Baureihe 64 be-

Die Reichsbahn-Ausführung trägt einen flüsterleisen Schleifer fürs Wechselstrom-System, der sich auf Höhe der Treibachsen verbirgt.





Bei der guten Gestaltung beider Maschinen gibt es für die Konstrukteure nichts auf die Ohren.

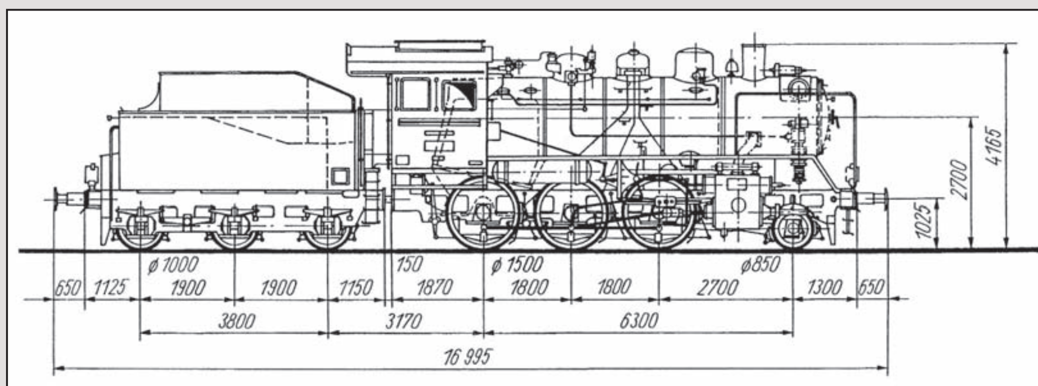
währten Krauss-Helmholtz-Gestell ausgerüstete und mit einem 2'2'T26-Tender der Baureihe 50 gekuppelte 24 061 zeigte eine hervorragende Laufgüte selbst über 100 km/h.

Eine sehr gute Laufruhe zeigen auch die H0-Modelle, die Roco nun auf den Markt gebracht hat. Leise und taumelfrei rollen die analoge Gleich- wie die digitale Wechselstrom-Lok über die Gleise. Da Roco auf den bei anderen Schlepptender-Loks realisierten Lok-Tender-Antrieb verzichtet hat, steht die 24 auch mit Last nach Kurvenfahrt gerade im Gleis. Das ändert sich nur bei Rückwärtsfahrt, wenn die dann belastete Kurzkupplungskulisse zwischen Lok und Tender für einen leichten Versatz sorgt. Wer Radien ab 420 mm auf seiner Anlage verbaut hat, kann sogar die beiliegenden Kolbenstangen-Schutzrohre montieren. Die Zugkraft ist dem Aufgabengebiet des Vorbilds angemessen. Selbst die Wechselstromversion, die durch den Schleifer an Zugkraft einbüßt, kann in der Drei-Prozent-Steigung fünf vierachsige Schnellzugwagen anziehen. Die Gleichstrom-Lok schafft unter denselben Bedingungen zwei Wagen mehr. Im Digital- wie im Analogbetrieb zeigen sich die Testkandidatinnen mit einer praxisgerechten Getriebeübersetzung von ihrer Sonnenseite. Den kleinen Schatten der zu hohen Maximalgeschwindigkeit der Wechselstrom-Maschine kann der Modellbahner an der Zentrale selbst aufhellen, indem er den Decoder anders einstellt. Wem das zu viel ist, der schaltet einfach den Rangiergang zu, wonach die Lok nur noch mit 81 km/h über die Neben- →

MESS- UND DATENBLATT



BR 24 der DB von Roco in H0



Zeichnung: MEB-Archiv



Steckbrief

Hersteller: Roco, Bergheim
Bezeichnung: 24 054 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2008/2009
Epoche: III
Katalognummer: 62210
Im Handel seit: Mai 2009
Andere Ausführungen: DRG-Lok; Wechselstrom digital
Gehäuse: Lok aus Kunststoff, Tender aus Metall und Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 382 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 358 mm
Kupplung: Beidseitig kulissengeführter Normschacht mit Bügelkupplung; kulissengeführte Deichsel zwischen Lok und Tender
Normen: NEM, CE
Preis: 239 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)



Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf 1. und 3. Achse des Tenders
Schwungmasse: Eine
Haftreifen: Vier
Zugkraft: Ebene: 60 Gramm (Zug mit 36 Achsen)
3 % Steigung: 47 Gramm (Zug mit 28 Achsen)



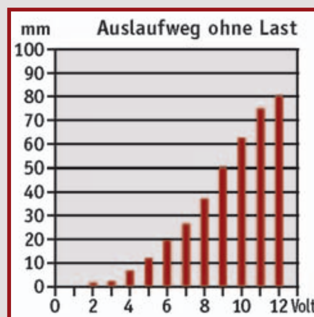
Elektrik

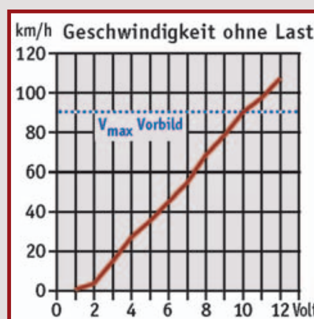
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Auf 6 Lok- und 2 Tenderräder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal
Digitale Schnittstelle: NEM 652



Service

Gehäusedemontage: Lok und Tender trennen, Kabelverbindung abziehen, 3 Schrauben im Tenderboden lösen, Gehäuse abheben, 2 Kabel ablöten, Platine abheben
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme der Platine zugänglich
Zurüstteile: Pufferträgerdetails, Kolbenstangen-Schutzrohre
Bedienungsanleitung: Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Schaumstoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





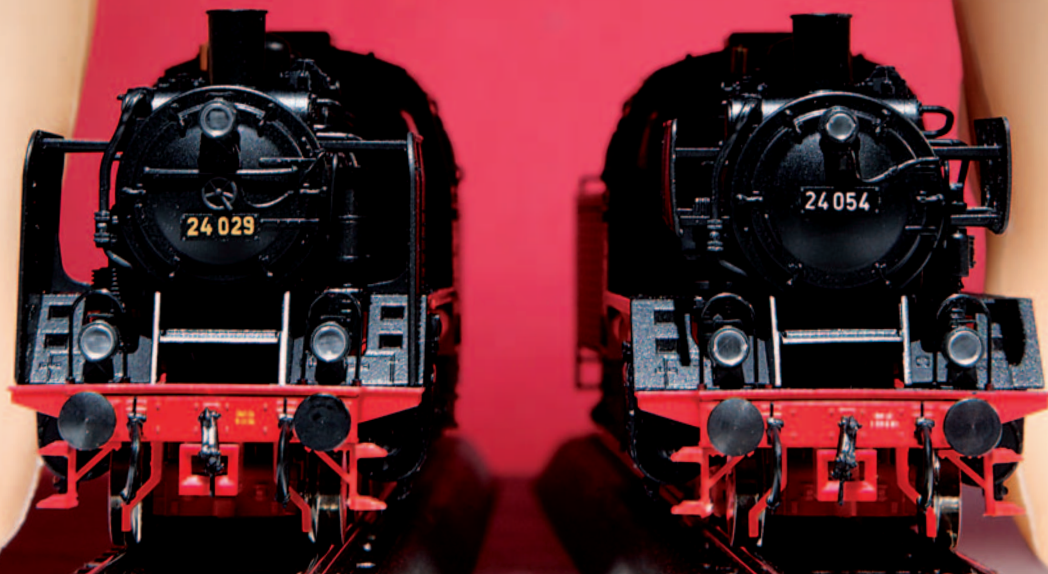
U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	16995	195,3	195
Achsstand der Lok	6300	72,4	72,6
Treibraddurchmesser	1500	17,2	17,2
Laufraddurchmesser	850	9,8	9,8
Höhe Schornstein über SO	4165	48	48,2
Gesamtachsstand	13270	152,5	152

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren, Kriechen	1,5	2	–
U_{Nenn}	12	108	90
V_{max}Vorbild	10,2	90	76
bei 80 km/h	9,1	80	52

bahn gleitet. Die Auslaufwerte bei Stromunterbrechung sind ausreichend für einen sicheren Fahrbetrieb. Um ein Stehenbleiben der Kuppelachsen während der Fahrt zu vermeiden, tragen die Räder der ersten Achse Haftreifen. Spannung nimmt die Maschine über sechs Lok- und zwei Tenderräder auf.

Auch die Gestaltung der 24 vermag zu überzeugen. Die Vielzahl an Leitungen ist, wenn sie nicht beim Vorbild am Kessel anlagen, freistehend ausgeführt. Auch die Filigranität der Armaturen begeistert. Dafür vertragen die Loks allerdings keinen so herzhaften Zugriff wie das einfacher ausgeführte Märklin- oder das alte Fleischmann-Modell. Die Windleitbleche der DB-Ausführung sind etwas zu hoch montiert. Vorbildgerecht unterscheiden sich Rocos DB- und DRG-Ausführung in der Gestaltung des dritten Spitzenlichts. Die bei der DRG noch vorhandene Griffstange unterhalb desselben fehlt beim DB-Modell. Dass die Neukonstruktion lackierte Pufferhülsen aufweist, ist bei Roco nicht selbstverständlich. Der weitgehend aus Metall gefertigte Tender beider 24 weist eine filigrane Nachbildung der Öffnungsmechanik für den Wasserkastendeckel auf. Auch unterhalb des aus Metall gefertigten Umlaufs gibt es mancherlei zu entdecken. Einen teilweise durchbrochenen Barrenrahmen zum Beispiel oder Räder mit feinen Speichen und zierliche Schienenräumer. Jetzt wünscht man sich eigentlich nur Räder mit niedrigen Spurkränzen, mit denen Fleischmann-Loks seit mehreren Jahren begeistern. Nicht zu sehen sind die Sandstreurohre, die vom Sanddom kommend auf Höhe des Umlaufs enden. Dass die Kunststoffteile der in Mischbauweise ausgeführten Steuerung heller sind als die aus Metall gefertigten Elemente, wird durch die vorbildgerechte Ausführung der Befestigung



Die Stirnansicht macht die Unterschiede zwischen DRG- und DB-Version an der Rauchkammer deutlich.

aufgewogen. Das Tenderfahrwerk wirkt mit dem dünnen Rahmen aus Metall und den sorgsam gravierten Federn und diversen separat angesetzten Leitungen plastisch. Die Beleuchtung der Lampen mit warmweißen LED macht einen sehr guten Eindruck. Die Probleme der ersten Serie, bei der eine leicht verzogene Abdeckung der Lichtleiterkanäle für ein Fünflicht-Spitzensignal sorgte, sind ausgeräumt.

Mit beiden Ausführungen der 24 hat Roco überzeugende Modelle auf die H0-Räder gestellt. 239 Euro für das analoge Gleich- und 279 Euro für das Wechselstrom-Modell dürfen als dem Gebotenen angemessen gelten. *Jochen Frickel*

Fahrleistungen Wechselstrom digital

	Wechselstr. analog	digital
V_{max}	112 km/h bei 16 V	163 km/h in Fs 14
V_{max}Vorbild bei	14,1 V	Fs 8
Auslauf aus V_{max}	49 mm	121 mm
Auslauf aus V_{max}Vorbild	37 mm	37 mm
Zugkraft Ebene	47 g	
Zugkraft 3 %	31 g	

Fs = Fahrstufe

Was läuft schief, Herr Schweickhardt?

Der Eisenbahntreffpunkt in Waiblingen ist weithin bekannt, sein Besitzer kämpft für die Modellbahn.

Ulrich Schweickhardt kennt die Modellbahnbranche wie seine Westentasche. Der freundliche, umtriebige Schwabe ist gelernter Kaufmann, betreibt fünf Modellbahnfachgeschäfte zwischen Stuttgart und Augsburg und ist ein Schwergewicht unter den hiesigen Händlern. Das ehemalige elterliche Kolonialwarengeschäft in Waiblingen verwandelte er in den 1970er-Jahren in seinen ersten Modellbahnladen. Vor zehn Jahren eröffnete er seinen 1000 Quadratmeter großen Stammsitz im Gewerbegebiet Waiblingen-Beinstein. Schweickhardt gehört nicht zu jenen, die ein Blatt vor den Mund nehmen. Das Händlersterben, Innenstädte ohne Modellbahnläden und die aktuelle Branchenkrise, die fast alle Hersteller von Rollmaterial und Zubehör mehr oder weniger stark betroffen hat, lassen ihn nicht ungerührt.

MEB: Was läuft derzeit schief, Herr Schweickhardt?

Schweickhardt: *Die Modellbahnindustrie, vor allem die Hersteller vom rollenden Material haben immer noch nicht erkannt, dass es in Folge der aktuellen Überproduktion zu einem Preisverfall kommt, auch wenn der Verbraucher dies zunächst nicht glauben mag. Für ihn erscheinen die Preise stets höher, was aber nicht stimmt, wenn man die Kaufkraft berücksichtigt und die Entwicklung der Modelle in punkto Technik mit Digitalausrüstung und Sound sowie die Detaillierung betrachtet. Dann gibt es wohl einen Preisverfall. Ich möchte dem Kunden nicht ständig alles mit Decoder und Sound verkaufen. In der Regel sollte das nachrüstbar sein.*

MEB: Was spricht dagegen, dass die Hersteller stets beide Optionen anbieten?

Schweickhardt: *Weil sich dann sofort die Lager wieder füllen. Das ist ein enormer Kostenfaktor. Die Produkte bleiben oft zu lange liegen und bevor das Lager abverkauft ist, kommen schon wieder die nächsten Neuheiten. Dadurch entsteht ein Druck und der führt am Ende zu den Sonderverkäufen, die am laufenden Band stattfinden. Der Kunde, der zuvor zum regulären Preis einkaufte, ärgert sich.*

MEB: Hat es diese Sonderverkäufe nicht auch früher gegeben?

Schweickhardt: *In der Form nie. Das begann Mitte der 1990er-Jahre, als speziell Märklin versuchte, aus einem Modell fünf zu generieren, da gab es ein analoges Modell, ein Delta-Modell, eine Digitalvariante, Digital mit Fünf-Sterneantrieb und so fort. Das, was damals begonnen wurde, rächt sich jetzt. Lokomotiven sind ja keine Verbrauchsprodukte, sondern Investitionen. Wenn jemand eine Lok kauft, dann behält er sie in der Regel und vererbt sie gar weiter. Es sei denn, es kommt eine neue, die besser ist. Aber dann wird die alte Lok auch nicht entsorgt, sondern wandert in die Vitrine oder ins heimische Bw.*

MEB: Oder wird bei Ebay verkauft. Ist der Kuchen vielleicht gar nicht kleiner geworden, sondern der Handel hat sich einfach nur verlagert in Richtung Internetplattformen?

Schweickhardt: *Völlig korrekt. Tausch- und Second-Hand-Markt gab es schon immer. Früher war es jedoch sehr viel umständlicher, man musste auf lokale Börsen gehen oder Kleinanzeigen in den Fachzeitschriften aufgeben. Mit Ebay gab es plötzlich ein Medium, mit dem jeder auch eine einzelne Lok problemlos verkaufen konnte, die sonst nie angeboten worden wäre. Das hat den Markt durch noch mehr Ware belastet und die Preise von Neuwaren gedrückt. Mit Ebay spülte es vor ein paar Jahren eine gewaltige Welle Modellbahnen in den Markt, aber ich habe den Eindruck, dass diese Welle, die von Privatanbietern kam, allmählich abebbt. Jetzt haben bei Ebay die Profis, Händler mit Ebay-Shops, das Kommando übernommen.*

MEB: Heißt das, dass der Gesamtumsatz gar nicht sinkt?

Schweickhardt: *Ja. Ich hab' mir auch die Mühe gemacht und die Frage gestellt, woher kommt es, dass die Hersteller von rollendem Material etwa seit 2002 weniger verkaufen?*



Schweickhardts Tochter arbeitet mit im Familienunternehmen.



In drei Jahrzehnten Modellbahnhandel hat Schweickhardt vieles mitgemacht.

Bei uns sind die Umsätze aber relativ stabil geblieben und da habe ich registriert, dass unser Second-Hand-Markt stetig steigt und genau das aufgefangen hat, was beim Neuwarenverkauf verloren ging. Genau der Prozentsatz, der der Industrie fehlt, ist vor allem bei Ebay gelandet. Erkennen kann man das bei den Zubehörherstellern: Die haben zwar auch leichte Umsatzrückgänge, die aber nur dem Trend des insgesamt schrumpfenden Marktes folgen, hatten aber nie Einbrüche wie die Rollmaterialhersteller. Es gibt nach wie vor Modelleisenbahner, die auch Geld ausgeben.

MEB: Im Moment stehen wir vor einem Modellbahn-Scherbenhaufen: Märklin insolvent und Roco/Fleischmann strotzen nicht gerade vor Kraft. Sehen sie bei Roco/Fleischmann Perspektiven?

Schweickhardt: *Ich kenne den Herrn Haslberger (Eigentümer) nicht. Aber er scheint kein Finanzhai zu sein und sieht manches vielleicht mittel- und langfristig. Im Moment sehe ich noch keine Richtung. Jetzt wird es aber Zeit, dass eine Strategie erkennbar wird. Der Modelleisenbahner will eine Vision hören. Ich denke aber, die Trennung der Firmen ist bisher nicht gut genug gelungen. Die beiden Firmenphilosophien waren komplett unterschiedlich und das wird im Moment durchgemischt und es ist keine ordnende Hand zu erkennen. Man kann ja durchaus Synergien, etwa beim Vertrieb, erzielen, aber die Produktphilosophien müssten meiner Meinung nach getrennt bleiben.*

MEB: Was im Moment nicht so wirkt. Das neue Fleischmann-Digitalsystem ist jetzt die Roco-Multimaus in Grau.

Schweickhardt: *Ich halte das für falsch, was da gemacht wird. Eigentlich sollte man denken, dass 100 Prozent Roco plus 100 Prozent Fleischmann 200 Prozent ergeben müssten, aber wenn davon am Ende 120 oder 130 Prozent bleiben, müssen sie gut und zufrieden sein. Aber für die Branche hat es auch den Vorteil, dass sich der Markt dadurch etwas entspannt.*

MEB: Inwiefern?

Schweickhardt: *Es fällt ja praktisch eine Firma weg und dadurch wird der Warendruck auf den insgesamt schrumpfenden Markt geringer. Aber das ist der einzige Vorteil.*

MEB: Als begeistertem Gartenbahner muss ihnen das LGB-Schicksal besonders nahe gehen.

Schweickhardt: *LGB findet im Moment nicht statt. Wir haben sogar noch das komplette Gleissystem da, aber es gibt nur noch einen Umsatz von 20 Prozent gegenüber früheren Zeiten. Der Markt existiert nicht mehr und ich weiß auch nicht, wo die Kunden sind. Viele nehmen solche Anlässe auch als Gelegenheit, um aus dem Hobby auszusteigen. Als Arnold vor ein paar Jahren weg war, ging der Spur-N-Anteil schlagartig von 25 auf 18 Prozent zurück und hat sich nie mehr erholt. Das lag auch daran, dass Arnold als N-Pionier noch in vielen kleineren Spielwarenläden angeboten wurde. Und viele weniger gut informierte Laden-Besitzer haben danach gesagt, Spur-N gibt es nicht mehr. Ähnlich könnte es auch bei LGB laufen.*

MEB: Sehen Sie einen Hersteller aus der zweiten Reihe, wie Piko, Brawa oder Liliput der von der Krise der großen Drei profitieren könnte?

Schweickhardt: *Ich halte Liliput im Moment für die Firma, die das größte Potential hätte, sich auszuweiten.*

MEB: Ist die Wirtschaftskrise schon in ihren Läden angekommen?

Schweickhardt: *Viele unserer Kunden arbeiten ja bei Mercedes oder Zulieferern wie Bosch. Im Moment merkt man noch nicht viel, aber ich denke, wir werden das erst zum Jahresende spüren, wenn sich dann auch noch das gekürzte Urlaubs- und Weihnachtsgeld bemerkbar machen. Im Moment haben wir sogar eine höhere Kundenfrequenz, weil die Leute mehr Zeit haben. Aber die Einkäufe sind natürlich kleiner.*



Zur Entspannung lässt Ulrich Schweickhardt Züge auf der riesigen Gartenbahn vor seinem Laden rollen.

Fotos: Alkofer/Frickel

MEB: Sie haben sich kürzlich per E-Mail-Rundschreiben über Lagerabwertungen durch die Modellbahnindustrie massiv beschwert.

Schweickhardt: *Verschiedene Hersteller haben nacheinander Waren abgewertet. Das ging beinahe im Stundentakt und hat bei mir zu einem Verlust von über 30000 Euro innerhalb von sechs Wochen geführt. Das kann es nicht sein. Da werde ich als Händler bestraft, wenn ich mir Ware aufs Lager lege. Sony hat es anders gemacht: Die haben ihre Playstation auch abgewertet, den Fachhändlern aber eine Entschädigung für Lagerware gewährt. Ein Grundproblem aus meiner Sicht ist, dass die Hersteller die guten Händler nicht genug unterstützen. Da gibt es einen, der betreibt einen guten Laden in guter Lage mit ordentlicher Beratung und daneben ist ein anderer, der besitzt nur eine Doppelgarage und schiebt die Ware lediglich durch. Beide bekommen den exakt selben Einkaufspreis. Die abgenommene Menge spielt keine Rolle. Das funktioniert nicht. Die Leistung, die der Handel bringen soll, wird ihm nicht bezahlt und trotzdem scheint das Preisniveau für den Endkunden kontinuierlich zu steigen.*

MEB: Weil die Hersteller immer mehr Gewinn erzielen wollen?

Schweickhardt: *Wir Händler haben kleinere Margen, die Hersteller haben draufgesattelt, aber vor allem die Stückzahlen werden immer kleiner.*

MEB: Und dann kommen noch merkwürdige Preisempfehlungen der Hersteller dazu, wenn gleichartige Wagen nur wegen unterschiedlich bedruckter Container fünf Euro mehr oder weniger kosten.

Schweickhardt: *Wir sagen, der Kunde bekommt das Preisflimmern, er erkennt die Wertigkeit eines Produktes nicht mehr. Das beginnt ja schon, wenn man dem nicht so versierten Modellbahner erklären muss, warum ein Roco-Taurus das Dreifache eines Piko-Taurus kostet, was aber möglich ist. Ich habe bei den Herstellern den Eindruck, die wollen nur produzieren und verkaufen und wenn die Ware im Markt ist, ist ihnen der Rest egal. Das ist falsch. Der Hersteller muss sich von der Idee bis zum Endkunden um sein Produkt sorgen, dann funktioniert es auch. Brawa ist ein gutes Beispiel für einen Hersteller, der so agiert.*

Im zweiten Teil des Interviews spricht Ulrich Schweickhardt über hausgemachte Probleme des Handels und erklärt, wie nach seiner Ansicht die Krise der Modellbahn zu meistern wäre und wie man vielleicht auch Nachwuchs, junge Menschen und Wiedereinsteiger für das Hobby gewinnen kann.



Unsere Haupt-Gewinner

1.Preis *Modellbahn-Einkaufsgutschein über 1500 Euro*
Marcel Billing 01277 Dresden

2.Preis *Modellbahn-Einkaufsgutschein über 1000 Euro*
Norbert Micheler 42297 Remscheid

3.Preis *Modellbahn-Einkaufsgutschein über 500 Euro*
Rolf Seifert 65199 Wiesbaden

DIE LESERWAHL

Mit Spannung erwartet, nun steht das Ergebnis fest: Die Sieger, gekürt von zigtausend unserer Leserinnen und Leser, dürfen sich zu Recht geehrt fühlen.

Gold-Rausch

Leser-Gewinner

Triebfahrzeuge

Ralf Brandt	18109 Rostock
Rudolf Knieriem	63165 Mühlheim
Helge Kollmerei	31627 Rohrsen
Christian Nordhofen	50739 Köln
Ute Buch	44809 Bochum
Ellen Frank	27607 Langen
Peter Weiß	38667 Bad Harzburg
Bernhard Helgert	95643 Tirschenreuth
Walter Isensee	59192 Bergkamen
Jürgen Schmidt	94239 Ruhmannsfelden

Wagen-Modelle

Klaus Jablonski	56112 Lahnstein
Werner Vorholz	06110 Halle
Uwe Wahl	74081 Heilbronn
Stephen Göttsch	23774 Heiligenhafen
Wolfgang Seuberth	91438 Bad Windsheim
Ralf Kaufmann	45279 Essen
Eckhard Krieg	39240 Calbe/Saale
Steffen Rossnagel	71737 Kirchberg/Murr
Burckhard Wilke	38446 Wolfsburg
Gerd-Peter Kestner	34125 Kassel
Günter Wichers	21680 Stade
Karl-Friedrich Freise	59174 Kamen
Joachim Rössner	71263 Weil der Stadt
Hans-Jürgen Haug	69121 Heidelberg
Manfred Kerch	67663 Kaiserslautern

Gebäude-Bausätze

Helmut Kuttig	45549 Sprockhövel
Heinz Krobshofer	A-1100 Wien
Manfred Heinitz	01445 Radebeul
Volker Kottenhahn	82194 Gröbenzell
Hans Schurzmann	34117 Kassel
Manfred Holzwarth	88284 Wolpertswende
Gerd Steinert	51381 Leverkusen
Karlheinz Walz	74747 Ravenstein
Franz Stangl	A-9900 Lienz
Thomas Altherr	66877 Ramstein-Miesenbach
André Michel	36208 Wildeck
Heinz Kiel	13351 Berlin
Bernhard Solbach	57583 Nauroth
Dieter Gottschling	44649 Herne
Thomas Hartleib	04668 Grimma
Wilhelm Blankenburg	12439 Berlin
Dieter Krumsdorf	99628 Buttstädt
Bernd Klein	51427 Bergisch-Gladbach
Manfred May	58097 Hagen
Mathias Wittenberg	16278 Angermünde

DVD

Burkhardt Deutscher	30952 Ronnenberg
Steffen Ettrich	01217 Dresden
H.-Wolfgang Ulrich	45355 Essen
Günter Stegner	96465 Neustadt
Michael Hanisch	31135 Hildesheim
Wolfgang Gräbing	47249 Duisburg
Jürgen Malte Koop	21614 Buxtehude
Daniel Harm	99423 Weimar
Dieter von der Aue	49626 Berge
Winfried Horn	63674 Altenstadt
JeanSpelthan	NL-6469 XE Kerkrade
Walter Schneider	51377 Leverkusen
Wilfried Lehmann	73447 Oberkochen
Andreas Suchy	63075 Offenbach
Andrea Müller	09212 Limbach-Oberfrohna
Klaus Weißenborn	47445 Moers
Johann Keminger	A-2143 Großkrut
Edgar Vermeerschen	NL-1502 PL Zaandam
Peter van Riel	NL-3214 XP Zuidland
Peter G. Dillmann	68766 Hockenheim
Hans Böhm	29328 Faßberg
Matthias Reß	56203 Höhr-Grenzhausen
Manfred Siegert	94034 Passau
Werner Junge	10319 Berlin
Bernd Kurandt	16348 Wandlitz/Stolzenhagen

Auf unsere Leserschaft ist Verlass: Zigtausende haben auch bei der zweiten Auflage der gemeinsamen Aktion der Verlagsgruppe Bahn abgestimmt und ihre Modellfavoriten in den insgesamt zehn Kategorien gewählt.

Spannend blieb´s bis zum Einsendeschluss. So gab es sowohl klare Siegerinnen und Sieger als auch in mancher Kategorie ein finales Kopf-an-Kopf-Rennen. Nun kann ja bekanntlich nicht jeder ganz oben auf dem Treppchen stehen, doch „Das goldene Gleis" ist definitiv ein Gewinn für alle. Für die Hersteller, die die Einschätzung ihrer Modellaktivitäten von ihrer Zielgruppe bekommen, für unsere Leserschaft, deren Stimmen das entsprechende Gewicht bekommen und die sogar noch ganz persönlich gewinnen konnte (siehe nebenstehende Kästen). Herzlichen Glückwunsch!

Die attraktiven Hauptpreise mit den Modellbahn-Einkaufsgutscheinen verdanken wir übrigens dem oft zu Unrecht gescholtenen Fachhandel, hier dem Modellbahn-Shop Seb-



Kategorie A, Triebfahrzeuge H0: Platz 1 für Fleischmanns 95.



Kategorie B, Triebfahrzeuge Z/N/TT: Platz 1 für Tilligs 50.35.



Kategorie C, Triebfahrzeuge 0/I/II: Platz 1 für Köf II von Lenz.



Kategorie D, Wagen H0: Platz 1 für Rocos Rheingold-Wagen.



Platz 1, Kategorie E, Wagen Z/N/TT: Bay. P-Wagen Fleischmann.



Platz 1, Kategorie F, Wagen 0/I/II: OOtz50 Schnellenkamp.



Platz 1, Kategorie G, Zubehör H0: Auhagens Stellwerk Oschatz.



Platz 1, Kategorie H, Zubehör Z/N/TT: Kibris Zeche Herbede.



Sieg, Kategorie I, H0-Triebfahrzeuge bis 150 Euro: Märklins 24.



Sieg, Kategorie J, Technik: Turmtriebwagen 701 von Märklin.

nitz (1. Preis), dem Lokpavillon Dresden (2. Preis) und WIE-MO in Münster (3. Preis).

Die Übergabe der Auszeichnungen und der Versand der Lesergewinne erfolgt in Kürze.

Nicht vorenthalten wollen wir Ihnen an dieser Stelle die Zweitplatzierten der einzelnen Kategorien, die ein silbernes Gleis als Auszeichnung durchaus verdient hätten.

Kategorie A: 58.30 Gützold; Kategorie B: N-70 Fleischmann; Kategorie C: Spur-0-70 Hehl; Kategorie D: Sachsenwagen Piko; Kategorie E: IR-Steuerwagen Tillig; Kategorie F: DR-Oberlichtwagen LGB; Kategorie G: Bahnhof Liebschwitz Faller; Kategorie H: N-Bahnhof Krakow Auhagen; Kategorie I: 114 Roco; Kategorie J: Maßstäbliche Weiche Tillig. *Karlheinz Haucke*



Ebenfalls an der Riesaer Parade nahmen der Nachbau der ersten in Sachsen gebauten Lok, der Saxonia (H0-Modell von Piko), und die als Krone der sächsischen Lokbaukunst angesehene 19 (Gützold) teil.

Von vielen Triebfahrzeugbaureihen, die an der Parade in Riesa 1989 teilnahmen, sind Modelle in den Baugrößen H0, TT und N erhältlich.

PARADE-Roller

Kaum ein Thema bietet eine ähnliche Bandbreite unterschiedlicher Loks wie eine Fahrzeugparade. Die Deutsche Reichsbahn (DR) präsentierte 1989 zum 150-jährigen Bestehen der ersten deutschen Fernbahn zwischen Leipzig und Dresden in Riesa (siehe auch Titelgeschichte ab Seite 14) zahlreiche betriebs- und diverse nur rollfähige Fahrzeuge.

Da durften dann auch Fahrzeuge, die nach anderen Epochen beschriftet waren, ganz ungestraft teilnehmen. So durfte sich beispielsweise die rote 211001 mit Sparlackierung, neckischerweise als E11001 beschriftet, zeigen. Darum ist diese Modell-Übersicht auch nur als Anhaltspunkt zu sehen und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Verzeichnet sind auch nur die Fahrzeuge, die es derzeit in einer DR-Ausführung gibt.

So glänzen beispielsweise die H0-Dampflok-Baureihen 62 (von Liliput nur als DB-Lok im Sortiment) oder 52 mit Altbaukessel (entweder als Reko-Lok oder mit anderem Kessel bei Gützold, Liliput oder Roco aufgelegt) durch Abwesenheit. Mit Ausnahme von Pikos E0401 und Rocos 218031, die exakt den Museumsloks entsprechen, muss man mit Serienloks vorlieb nehmen, doch nahezu alle Loks, die an der Parade teilgenommen hatten, gibt es immerhin in Gleichstrom. Ganz knapp dahinter platziert sich die Baugröße TT. In N ist das Angebot dann schon weniger reichhaltig, in Z, Spur 0 und Spur I (Großserie) müsste sich die Darstellung der Parade auf Tribünen und Zuschauer beschränken.

Auf ein Modell der 18201, des markantesten Parade-Dampfers, muss man derzeit in H0 verzichten, doch ist das Angebot an gebrauchten Loks im Internet und auf Bör-



Lieferbare Dampfloks (Auszug)

Baureihe	H0	TT	N
Saxonia	Pi 58105	–	–
01 Altbau	Ro 63342 (N 09)	Ti 02124	–
01.5	Pi 50009	Be 1018206	–
03 Altbau	Fl 4105	–	Tr 12414
17.10	Fl 4117	–	–
18 201	–	–	HN2074
19.0	Gü 48 300	–	–
38.2	Pi 50115	Be 1018300	–
3810-40	Fl 4164		Fl 7168
41 Reko	Pi 50124	–	–
44	Ro 62321	–	–
50 Altbau	Fl 4182	Ti 02296	Fl 7181
50.35	–	Ti 02290	–
52	–	Ti 02270	–
52.80	Lil L105232	Ti 02282	Tr 12441
	Gü 49101		
55.0-6	Pi 57551	–	–
57	Ro 62228	–	–
58	HR 2093	–	–
58.30	Gü 58100	–	–
62	–	–	Fl 7054
65.10	Bra 40080 (N 09)	Gü 60000	Bra 72400
	Gü 38331		
74	Ro 62294	–	–
78	Fl 4077	–	–
80	Fl 4020	Ro 36000	Ro 23381
86	Fl 4087	Ti 02172	Fl 7087
95	Pi 50131	–	–
	Fl 405503		
98.0	Gü 53100	–	–

Legende Hersteller: Be = Beckmann; Bra = Brawa, Fl = Fleischmann, Gü = Gützold, HL = Hornby-Lima, HN = Hornby-Arnold, HR = Hornby-Rivarossi, Kü = Kühn Modell, Lil = Liliput, Pi = Piko, Ro = Roco, Ti = Tillig, Tr = Trix; N 09 = Neuheit 2009, eventuell noch nicht erhältlich; DRG = Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, stark vom DR-Schema abweichende Lackierung

Lieferbare Dieseltriebfahrzeuge (Auszug)

Baureihe	H0	TT	N
V36 (103)	Ro 62608	Ti 02630	–
	HL 2033		
118	Gü 47700 (N 09)	Ti 02663	Bra 61182 (N 09)
119	Gü 33500	Ti 02551	Bra 61122
132	Ro 63911	Ro 36220	Tr 12589
	Tr 22071		Bra 61005
	Bra 41060		
120	Ro 62785	Ti 02563	Tr 12515
172	Bra 44120 (N 09)	–	–
185 (VT 137)	Lil L112502	Ti 2852	–

Lieferbare E-Loks (Auszug)

Baureihe	H0	TT	N
204	Pi 51003	–	–
211	–	Ti 500238	Bra 63010 (N 09)
		Kü 31720	–
230	Pi 51028	Be 1011800	–
243	–	Ti 02372	Ro 23411
244	–	Ti 02423	–
250	Ro 62622 (N 09)	Ti 02330	–
E77	Bra 0252	–	Bra 63000 (DRG)
254	–	Ti 02415	Fl 739403 (N 09)
E95	Bra 43024 (N 09)	Bra 53001 (DRG)	–

Anmerkung: P.L. Modell plant eine 204 in TT.

Die Modellparade beginnt in H0 vorne rechts mit Rocos 114, Brawas E77, Fleischmanns 95 und einem Mod-Wagen von Piko. In TT präsentieren sich von links ein Reko-Wagen der Modellbahnmanufaktur Sebnitz, Tilligs 119, Gützolds 65.10, der MCi-Behelfspersonenwagen von P.L. Modell und Tilligs 86. Im Hintergrund (N) rollen von rechts der Halberstädter und die 18 201 von Hornby-Arnold, ein Güterzug mit Brawas E95 und Fleischmanns E94 sowie die 118 von Brawa.



Fotos: Frickel

sen recht groß. Auch bei anderen Lücken lohnt sich ein Blick auf den Gebrauchtmarkt. Die als Beispiel für Dienstfahrzeuge unter Fahrdraht präsentierte Diesellok 106 mit Prüfstromabnehmer auf dem Dach gab es früher einmal von Gützold in H0. In der Versenkung ist derzeit die Baureihe 243 in H0 und N verschwunden. Mut zum Fremdgehen heißt das Motto für den feierwilligen Wechselstrom-Bahner, da der Marktführer Märklin derzeit nur eine 132 im Programm führt. Dafür springen die meisten anderen Hersteller mit Ausführungen für Wechselstrombahner in die Bresche.

Bezüglich der Lieferbarkeit in allen Baugrößen machen die Dampfloks das Rennen, von denen immerhin fünf Baureihen allgegenwärtig sind, dicht gefolgt von den Dieselloks, bei denen vier Reihen durch Vollzähligkeit glänzen. Die diversen Lücken bei den H0-E-Loks lassen sich allesamt auf dem Gebrauchtmarkt schließen. Also, Leute: Auf die Tribüne, fertig, los! *hb/yo*

Foto: Bruno Kaiser



Die Freunde der Eisenbahn Burscheid präsentieren ihr Durlesbach als reizvolle H0-Anlage.



Hagen im Korb: Tamara Mielke, Ellen Konietzny, Ione Quintha Scheuble (v.l.).

Drei Schulen, eine Anlage: Das Projekt des MOBA wächst.



Spiel, Sport, Spaß, kaum Spekulationen: Der Stellenwert der Intermodellbau in Dortmund ist unbestritten, Innen- und Außenwirkung von Grundsatzbedeutung.

Freizeit-Stimmung

Auf den Standpunkt kommt es an: Die subjektive Standortbestimmung in Sachen Modellbahn und Modellbau liefert im Rahmen der 31. Intermodellbau in den Dortmunder Westfalenhallen vor allem Erfreuliches, nur gelegentlich Skeptisches. Pessimistische Töne sind die Ausnahme.

Ein Besucherrückgang von satten 13 Prozent, aber gleichbleibend hohe Umsätze von fast 24 Millionen Euro: Kein Wunder, dass Stefan Baumann, Geschäftsführer der Messegesellschaft, ein insgesamt positives Fazit der fünftägigen Verbrauchermesse zieht und darauf verweist, dass anhand einer Besucherbefragung der Anteil aktiver Modellbauer und Modellsportler gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegen sei. „Wir haben also unsere Kernzielgruppe, die im Fokus des Ausstellerinteresses steht, sehr

Beachtlich: Die Eisenbahnfreunde Lippe bauten in N den Anhalter Bahnhof.

Modellbahn verbindet: Udo Pfannkuche (r.) und Ian Stringer aus York in reger Unterhaltung.



Fotos (4): Haucke



Am Haken des gewichtigen Krans Marke Eigenbau hat der Kölner Hans Mayer seine V36.

Holzlagerplatz in Nenngröße I: Das PAJ-Modelbouw-Trio aus Belgien sorgt in jedem Maßstab für Begeisterung.

Fotos (2): Tiedtke



erfolgreich mobilisiert", betont Baumann.

Ein Eindruck, den auch der Wuppertaler Udo Pfannkuche, geschäftsführender Gesellschafter der FTVB, der „Furthwänglerschen Transport- und Verkehrsbetriebe" in Ilm, bestätigt. Die eine Hand am Funkhandregler, mit der anderen die Brille zurechtrückend, soeben noch in eine freundschaftliche Fachsimpelei mit dem Yorker Ian Stringer vertieft, meint: „Ich freue mich über jedes neue Gespräch und ich muss sagen, dass es sich hier durchweg um niveauvolle Unterhaltungen handelt, die beiden Seiten etwas bringen."

Im Zweifelsfall auf Englisch, was Ian Stringer aus dem United Kingdom mit einem Lächeln quittiert. Oder auf Kölsch, wenn etwa Hans Mayer, seines Zeichens eigentlich Truck-Modellbauer, seine Eigenbau-V36 am Haken des Eigenbau- →



Wilder Westen inklusive: Die US-Anlage der EMF Coburg entführt in die Zeit von Wells Fargo.

Foto: Tiedtke



Die Gleise beweisen: Kibri hat Trix Express nicht vergessen.



Bastelt: Thomas Karolewicz mit den Söhnen Andreas und Christian.

Fotos (3): Haucke

krans im Maßstab 1 : 22 wortreich vorführt.

„Es macht uns viel Spaß", freut sich ein sichtlich entspannter Thomas Karolewicz, der mit seinen Söhnen Andreas und Christian, sieben und neun Jahre alt, eifrig bastelt. Er ist beileibe kein Einzelfall. Mütter, Väter, Großeltern frönen mit dem Nachwuchs dem Modellbau. Zum Mitmachen laden offensichtlich überaus erfolgreich verschiedene Modellbahn- und -bau-Verbände in den acht Hallen ein.

Wie einen Schatz hüten die meisten Kinder und Jugendlichen ihre Eigenbauten, die sie mit nach Hause nehmen dürfen. Es sind kaum weniger Mädchen als Jungen, die mit ihren kleinen Dioramen stolz am Ende eines erlebnisreichen Tages einem der Messeausgänge zustreben. „Guck mal, was ich gebaut habe", piepst eine Kleine, sicher nicht älter als fünf Jahre, und streckt ihrer wartenden Mutter ihr Modellhäuschen mit Bäumchen und Gartenbank entgegen.

Sieht so die Krise um den fehlenden modellbauerischen Nachwuchs aus?

Auch am Stand des Modellbahnverbands in Deutschland (MOBA) sind die Schülerinnen und Schüler mit Feuereifer am Werk. Unter dem Motto „Modellbahn ist cool" wächst die H0-Gemeinschaftsanlage der Theodor-Heuss-Schule Oelde, der Noch-Johann-Gutenberg-Schule Dülmen und der Gesamtschule Rheydt-Mülfort (siehe auch „Die coolen Drei", MODELLEISENBAHNER, Februar-Ausgabe 2009) stetig weiter. „Es geht voran", zeigt sich Helmut Liedtke, MOBA-Jugendbeauftragter, recht zufrieden mit seinen Schützlingen.

Eine Halle weiter weiß Stefan Schumacher vom Technischen Hilfswerk (THW) aus eigener Erfahrung, dass dem interessierten Nachwuchs nur entsprechende Angebote gemacht werden müssen. „Bei Bundeswettkämpfen sind unsere THW-Modellbau-Workshops stets als erste ausgebucht", berichtet der 48-Jährige, Pressesprecher des THW-Ortsverbands Dillenburg.

Nachwuchsprobleme? Die haben ob des weitestgehend fehlenden Angebotes an Neuware schon eher die Expressianer, zu denen auch ich mich schon seit mehr als einem halben Jahrhundert zähle.

So gesehen ist die Überraschung, die Robert Dechnik von der IG Trix Express ins Gesicht geschrieben steht, verständlich: „Schon gesehen? Bei Kibri gibt's Trix Express!"

In der Tat, einige der kleinen Schaustücke auf dem Messestand der Schopflocher zieren Trix-Express-Gleise, so auch das



Spur I kreativ: Ganz aus Holz fertigt Hans Wunderlich Prachtstücke wie diese Bahnbrücke.

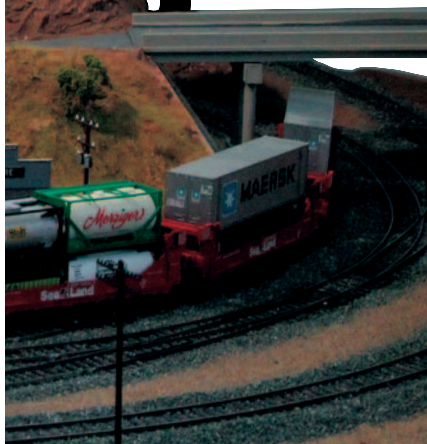
Foto: Tiedtke



Die Montan-Industrie ist ein Thema der großen H0-Anlage des Teams 750 Dortmund.

Fotos (2): Tiedtke

Sachsen in H0 und H0e: Auf Dortmund-Stippvisite war Sinsheim-Gewinner Hans-Heinrich Schubert.



Nevada ist das Vorbild für die US-Anlage in H0, die das Modellbau-Team Köln im Gepäck hatte.

Diorama „Bahnhof Rumpelhausen".

Rumpelhausen? Na ja, wir Expressianer können durchaus einen Spaß vertragen! Aber was hat es nun mit der Dreischienengleis-Offensive bei Kibri auf sich? Man verweist mich an Wolfgang Ruks, für die Dioramen zuständig. Der lächelt und verrät, dass er selbst eine Express-Anlage sein eigen nennt, sogar noch mit Bakelitgleisen der Trix-Wechselstrom-Ära.

Und sonst? „Es geht weiter", bemüht sich Märklin-Marketing-Direktor Lars Schilling um einen unaufgeregten Zungenschlag. „Vielleicht sogar mit Trix Express", zeigt sich Daniel Krebs, Produktmanagement und seit knapp drei Monaten in Göppingen, von den kalkulatorischen Größenordnungen des Express-Systems angetan.

„Total ausverkauft", kann Knut Heilmann, Hornby-Deutschland-Chef, schon am ersten Messetag auf Nachfrage nach dem Sondermodell, einem Rungenwagen mit Hoesch-Thermohaube, nur bedauernd die Schultern zucken. „Ich möchte keinen Tag missen", zeigt sich auch Stefan Rude, Fallers Marketing- und Vertriebsleiter, hochzufrieden.

Hochzufrieden sind auch jene unter den 87000, die gut bepackt nach Hause strömen, häufig allerdings mit Schiffs-, Truck- oder Flugzeugmodellen!

Karlheinz Haucke

Glück auf, ihr Wismut-Kumpel!

Die Modellbahnfreunde des MEC Weida haben für Ausstellungen eine Anlage in TT gebaut. Das Wismut-Gebiet im Osten ist Vorbild der fiktiven Strecken und Szenen.

Keine Phantasiewelt wollten sie letztlich nachbilden, die Freunde des Modell-Eisenbahn-Clubs (MEC) Weida, sondern den Bezug zu Heimat und Region finden. Was lag da näher, als die Abraumhalden, das markanteste Überbleibsel der früheren SDAG (Sowjetisch-Deutsche Aktiengesellschaft) Wismut, als Blickfang zu wählen? Um diese Halden herum wurde ein interessanter Bahnbetrieb der 1970er- und 1980er-Jahre in TT gestaltet.

Eine Ausstellungsanlage in der Spur der Mitte aufzubauen, ist eine kühne Idee. Der Besucher von Ausstellungen will mit Masse regelrecht konfrontiert werden. Große Fläche, viele Gleise, lange Züge, sozusagen „recht viel für mein Eintritts-



Obwohl sie die Anlage dominieren, zeigen selbst diese Abraumhalden nur eine Ahnung von den realen Dimensionen.



Zur Zeit ist die TT-Anlage in die Ausstellung „Wismut – Objekt 90" integriert und kann in Ronneburg besichtigt werden.



Frohsinn und Arbeit sollte die Malerei des sozialistischen Realismus (links) den auf die Busse wartenden Kumpeln (rechts) vermitteln.

geld": So denken wohl viele, die hauptsächlich an den Sonntagen mit Kind und Kegel durch die Ausstellungen streifen. Doch da gibt es noch das Fachpublikum, und dieses steht dann sehr interessiert an den Anlagen, bei internationalen Veranstaltungen und ungewöhnlichen Maßstäben auch länger. In Thüringen, der Heimat des MEC Weida, kann man mit der TT-Bahn, wie sie früher schlicht genannt wurde, recht viel anfangen. In der DDR erlebte diese Nenngröße einen regelrechten Aufwind an Beliebtheit. Nicht zu groß und nicht zu klein, gerade passend für die vielen Plattenbauwohnungen, aber eher selten etwas für Vereine. Das galt eine Zeit lang auch für den MEC Weida, denn auch die Thüringer hatten sich einst der Nenngröße H0 verschrieben, und im Sommer wird eine LGB-Anlage betrieben.

Doch zurück zur Wahl der Nenngröße: „Wir hatten zu DDR-Zeiten in einer Halle eine größere H0-Anlage, die den Bahnhof Weida nachbildete", erzählt Detlev Serbser, 1. Vorsitzender des MEC Weida. „Später mussten wir die Räume verlassen und diese Anlage leider aufgeben. In den neuen Räumen wurde schnell klar, dass es für H0 knapp würde, und 1994 beschlossen wir, eine Anlage in der Nenngröße TT zu realisieren." Dabei spielte ein konkretes Vorbild zunächst keine Rolle: „Anfangs war es eine reine Phantasieanlage. Erst später sammelten wir einige Vorschläge, und da lag – bei unserer Umgebung – ein Industriethema, hier das der Wismut, bald auf der Hand."

Lokalkolorit sollte die TT-Anlage ausströmen, und so wurde ein Ausschnitt der Ostthüringer Landschaft gewählt: Genau die Umgebung mit den Uranbergbaubetrieben um Ronneburg mit den typischen Spitzkegelhalden des Abraumes.

Auch in Ex-DDR recht mutig: TT für Clubanlage

Bis zur politischen Wende war hier die SDAG Wismut aktiv und entwickelte sich zum drittgrößten Uranproduzenten der Welt. 1990 endeten Abbau und Export in den Osten schlagartig. Eine ganze Region stand vor dem Umbruch. Das Nachfolgeunternehmen Wismut GmbH ist mit der Rekultivierung der Bergbaulandschaften beschäftigt und konnte wenigstens einigen Bergleuten von damals eine neue Arbeit und Perspektive bieten. →


Nicht ganz epochengerecht ist diese grüne V300 der Wismut-Bergbahn im Einsatz auf der Bergbau-Anschlussbahn.

Zwei Themen stellt die TT-Anlage in L-Form dar. Neben einem Steinbruch, der eigentlich den Namen „Steinberg" für die Anlage und deren zentralen Bahnhof lieferte (und der auch ein Vorbild in der Region hat), befindet sich auf dem zweiten Schenkel der Anlage ein Industrieanschluss der SDAG Wismut. Vor allem hier spielt unsere Geschichte. Ein Anlagenende wurde geschickt mit zwei großen Abraumhalden getarnt und im Schnittpunkt zum anderen Schenkel ist eine im Abtrag befindliche Halde nachgebildet. Zwischen beiden Handlungsgebieten liegt der Durchgangsbahnhof einer zweigleisigen Strecke. Schon im Bahnhofskopf verlassen die Zweiggleise zu den Industrieanlagen die Hauptstrecke. Im gegenüberliegenden Steinbruch ist eine Sprengung optisch und akustisch nachgebildet. Große Abbauwände werden dort gestaltet, einmal um den Streckenverlauf zu tarnen und zum zweiten, um Geländeformationen zu liefern, mit denen die Strecke im rechten Anlagenteil enorm an Höhe gewinnt.

Konzentrieren wir uns weiter aufs Bergbauthema und kehren zum Schachtgelände zurück. Die Kegelhalden waren ein Markenzeichen der Gegend um Ronneburg und weit im sächsischen Hügelland zu sehen. Heute sind sie verschwunden. Diese Halden haben die Modelleisenbahnfreunde im Zustand der Bergbauaktivitäten mit beweglichen Aufzugsanlagen versehen. Ununterbrochen schaffen Förderbänder kilometerweise den Abraum heran und herauf. In den letzten Jahren ist im Modellbahnbau dieser Trend zu Zusatzaktionen neben dem rollenden Bahnbetrieb verstärkt zu verzeichnen. Das Fördersystem nutzte man als Ansatzpunkt, diesem Trend zu folgen.

Zeitenläufe im Wismut-Bergbau als Anlagenmotiv

Neben den Aufzügen zur Haldenspitze ist auch die Förderanlage am Schachtgebäue beweglich. „Dieser Schacht wurde quasi von mehreren

Der große Schacht entstand im kombinierten Serienmodell- und Selbstbau. Auch er repräsentiert nur einen Teil von realer Größe.





Die DDR-Fahne darf nicht fehlen! Vor einem Werkseingang wartet ein W50 auf seine nächsten Fahrschüler, kenntlich am „L".

Die Baureihe 65.10 (Gützold) war zusammen mit den Doppelstockzügen (Tillig) für Jahrzehnte ein typisches Bild im Berufsverkehr.

Vorbildern gespeist und mit Hilfe eines Faller-Bausatzes ins Modell umgesetzt", sagt Detlev Serbser. Auch der Straßenverkehr ist mobilisiert und nicht statisch. Mehrere Busse und Lastkraftwagen wurden mit viel handwerklichem Geschick an das Faller-Car-System angepasst und mit komplett neuen Fahrwerken versehen. Dafür haben die Modellbahner viele Stunden mühevoller Bastelarbeit investiert, und: „Die Firma Faller hat uns beispielsweise mit Lenkachsen auch materiell unterstützt", erklärt Serbser.

Ein recht weitläufiger Zeitraum über zehn bis 15 Jahre mit einschneidenden Veränderungen auf Schiene und Straße wird gezeigt und bietet viele epochenüberschneidende Begebenheiten. Das wird den Betrachter nicht stören. Lange Personen- und Güterzüge bestimmen den Verkehr auf der Schiene und Buskolonnen den der Straße. Die SDAG Wismut war nach der Deutschen Reichsbahn der zweitgrößte Arbeitgeber in der DDR, knapp 50000 Beschäftigte zählte das Unternehmen. Diese waren auf wenige Standorte konzentriert, eben auch in Ronneburg.

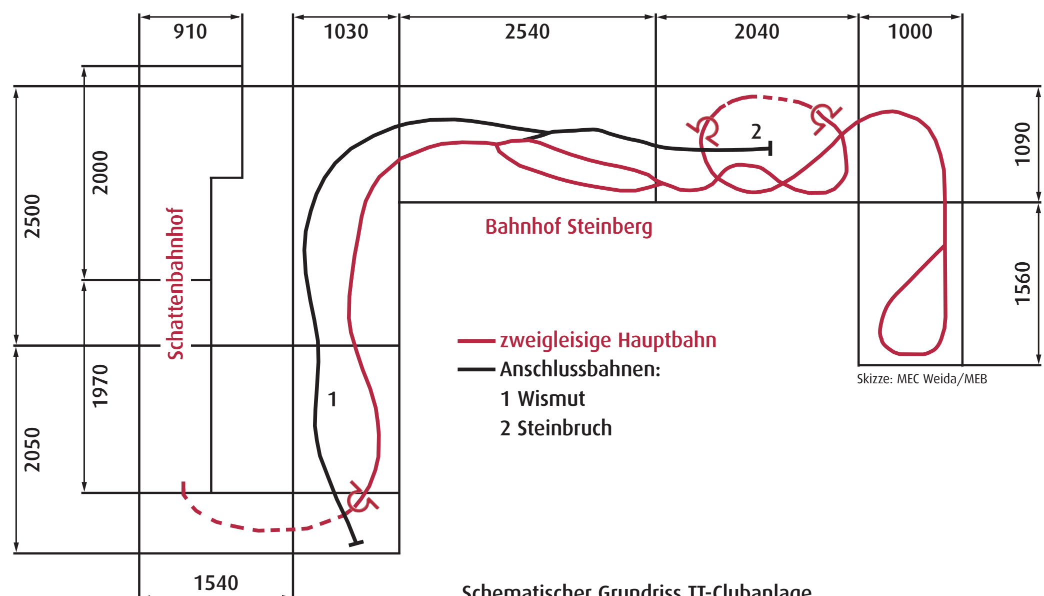
Ohne lange Doppelstockzüge war der Berufsverkehr zum Schichtwechsel nicht zu beherrschen. Auf der Straße bildeten sich Buskolonnen und zum Schichtwechsel wurde diesen sogar per Ampelschaltungen die Vorfahrt eingeräumt. Somit ist es keine gestellte Situation, wenn diese Fahrzeugansammlung auf der Straße zwischen Ort und Werk in Bewegung zu sehen ist. Am Bergbaugelände ist eine Wendestelle eingerichtet. Das Verwaltungsgebäude trägt eine Wandgestaltung im Stil der damaligen Zeit. Gleich dahinter befindet sich die Schachtanlage mit den Zuführungs- und Abtransportgleisen des gewonnenen Uranerzes. „Mit dem Einsatz der grünen Wismut-Lokomotiven haben wir ein wenig der Zeit voraus gegriffen", schmunzelt Serbser.

Zwischen Halden, Berufsverkehr und Plattenbauten

Übrigens dienten die Halden, die Haupt- und Anschlussstrecken und weitere konkrete Orte wohl als Vorbild und Ähnlichkeiten sind nicht zu verkennen. Die konkrete Anlagensituation selbst ist jedoch einschließlich des Namens frei erfunden.

In der nächsten Zeit möchte der MEC Weida ständig an ➔





Schematischer Grundriss TT-Clubanlage



Diese Szene von im Waggon auf Kohle wartenden sowjetischen Soldaten sorgt bei vielen Besuchern für zweifelhafte Erinnerungen.

Anlagensteckbrief

Neunteilige Segmentanlage in L-Form

- ***Gesamt-Außenmaße:*** 8,15 mal 4,55 m
- ***Segment-Einzelmaße:*** Zwischen 1,56 und 2,54 m Länge sowie 50 und 100 cm Breite
- ***Erbauer:*** MEC Weida
- ***Bauzeit:*** Seit 1998
- ***Epoche:*** IV
- ***System:*** Zweileiter-Gleichstrom
- ***Betrieb:*** Hauptstrecke (Endlosschleife) vollautomatisch, analog, Steuerung über Reedkontakte; Anschlussbahnen von Hand gesteuert
- ***Gleislänge:*** Zirka 50 m, 31 Weichen, zehngleisiger Abstellbahnhof
- ***Gleismaterial:*** Tillig-TT-Gleis
- ***Rollendes Material:*** Tillig, BTTB, Gützold
- ***Anlagenthema:*** Zweigleisige, nicht elektrifizierte Hauptbahn mit Anschlussbahnen nach Motiven im Wismut-Bergbaurevier

der weiteren Detaillierung der Anlage arbeiten, die schon mehrfach auf Ausstellungen gezeigt wurde. Das wird vorerst jedoch auf sich warten lassen müssen: Derzeit ist die Anlage nämlich unter einer Plexiglashaube in eine Dauerausstellung integriert. Wer diese TT-Anlage einmal live erleben möchte, muss nach Ronneburg reisen. Dort ist die Anlage bis auf weiteres Bestandteil der Ausstellung „Wismut – Objekt 90“. „Die Wismut vergab Nummern für ihre verschiedenen Werke und Betriebsstätten“, verrät Serbser, „und das Objekt, in dem die Ausstellung ist, hat eben die Nummer 90“. In der Ausstellung wird das Thema Wismut in seiner Gesamtheit mit Originalexponaten, Multivisionsschau, Nachbildungen von Laborarbeitsplätzen und eben auch der TT-Anlage präsentiert: Von den ersten, noch wilden Jahren des Uranerzproduzenten, als man sich mit Eifer in sächsische und thüringische Erde grub, über die Entwicklung zu einem modernen Bergbauunternehmen bis hin zur Sanierung der Hinterlassenschaften behandelt die Ausstellung alle Etappen der Wismut-Geschichte (Ronneburger Rittergut, Weidaer Straße, Dienstag bis Freitag 13 bis 17, Sonnabend und Sonntag 11 bis 17 Uhr, Tel. 0371 – 8120150, www.wismut.de). „Jeden zweiten Sonntag im Monat betreut ein Vereinsmitglied die Anlage und sorgt für Fahrbetrieb“, sagt Serbser fast zum Abschluss – nicht ohne auf die Homepage seines Vereins zu verweisen (siehe auch Internet-Tipps auf Seite 53). Nun denn: Gute Fahrt und Glückauf!

Helge Scholz/hb

Betriebsmittelpunkt der Anlage ist der fiktive Bahnhof Steinberg, in dem auch beide Anschlussbahnen beginnen.

Fotos (9): Helge Scholz

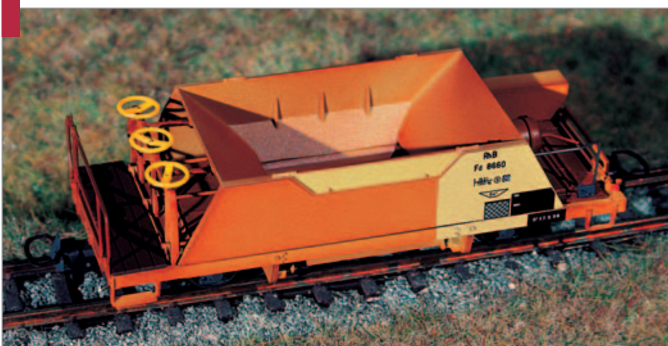
Modellbahn Aktuell

ARNOLD ▸ *VT 08.5 „Helvetia" in N*



Eine nach Angaben des Herstellers überarbeitete Wiederauflage erfährt das formschöne, ehedem aber nicht durch dauerhafte Fahrleistungen aufgefallene Modell des Triebwagenzuges VT 08.5 (Bild) der Deutschen Bundesbahn, beschriftet als vierteiliger „Helvetia". Die historischen SBB-Bierwagen, N-Neukonstruktionen, ergänzen mit zwei weiteren Dreiersets und anderen Brauereianschriften den Schweizer Gerstensaft-Schienenfuhrpark. 66 Zentimeter lang ist das Arnold-Flexgleis, das in Zehnerpackungen angeboten wird. Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

BEMO ▸ *Selbstentladewagen in H0m*



In einem Viererset bietet der Hersteller aus Uhingen den Selbstentladewagen Fd der Rhätischen Bahn (RhB) an. Von den Zweiachsern beschaffte die RhB 1965 zehn Exemplare. Den einzigen braun lackierten Wagen bietet Bemo als Ergänzungswagen an. Info: www.bemo-modellbahn.de.

NOCH ▸ *Grasstreifen*



Als Fortsetzung und Weiterentwicklung der Grasbüschel hat sich Noch jetzt Grasstreifen zugewandt, wie sie an verschiedenen Stellen zu finden sind (Bild). Jede Packung enthält verschieden lange Grasstreifen sowie Grasbüschel in jeweils zwei Farben, womit die Jahreszeiten Frühling und Sommer gestaltet werden können. Info: www.noch.de.

BRAWA ▸ *89.3 in H0, 132 in N*



In der DB-Epoche-III-Ausführung schnuffelt die 89.3 (ehemalige württembergische T3) heran, die einen G 10 derselben DB-Epoche sowie einen DRG-Kesselwagen (Epoche II) zieht. Davor sehen wir einen G der DR (Epoche III) und einen Preußen der eisernen Bauart für die DRG. Spur-N-Bahner werden mit der 132 659-4 der DR (Bild, vorn) bedacht. Info: www.brawa.de.

MÄRKLIN ▸ *Telegrafenmasten in H0*



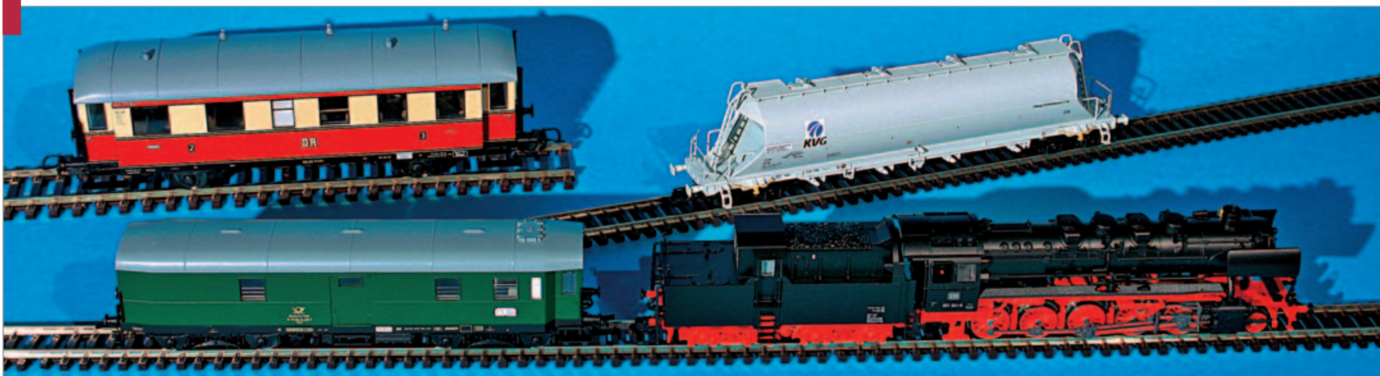
Einfache Telegrafenmasten mit aus Metall gearbeiteten Isolatorenhaltern (Bild), aber ohne Querstreben schließen eine Modelllücke in H0. Als Jubiläumsedition mit neuer Betriebsnummer 4006 feiert der us-amerikanische Big Boy eine weitere gewichtige H0-Auflage. Info: www.maerklin.com.

★★★★★★★ US-Corner ★★★★★★★



Der Two-Bay-Offset-Side-Hopper mit oben abgerundeten Stirnseiten ist eine Formneuheit. Er wird für die Chesapeake & Ohio, Clinchfield, Montour und Nickel Plate Road als Einzelwagen oder Dreierset geliefert. Der Wagon mit flachen Enden rollt für die bekannten Bahngesellschaften (Delaware & Hudson, Frisco, Missouri Pacific und Reading) mit neuen Nummern an. Der Vertrieb erfolgt über Noch. Info: www.noch.de.

TILLIG ▸ *BR 50 der DB mit Kabinentender in TT*



Als Formvariante rollt die Altbau-50 der DB mit Witte-Blechen und Kabinentender (Bild) an, gefolgt vom 16,30 Meter kurzen Postwagen der Deutschen Post der DDR (Epoche IV, Bild), dem DRG-Reisezugwagen Bi 29 und dem vierbehältrigen Staubbehälterwagen mit Aufschrift „KVG, Bf Rüdersdorf“ (Bild) für Epoche V. Hauptneuheit in H0 ist eine Formvariante des Beiwagens BCi vB (Bild) für Epoche III. Infos: www.tillig.com.

PIKO ▸ *E 04 mit Schnellzugwagen in H0*

Als Epoche-II-Garnitur in H0 nimmt die E04 zwei sächsische Schnellzugwagen, den gemischtklassigen ABC4ü und den drittklassigen C4ü, sowie den Postwagen Post4ü-a/17 an den Haken. Ebenfalls in der Classic-Linie erscheint der Desiro, Dieseltriebwagen-Baureihe 642, der Vogtlandbahn im aktuellen Epoche-VI-Kleid. Die Wechselstromversion ist mit einem lastgeregelten Decoder ausgerüstet. Das H0-Hobby-Programm erweitern der Hercules als Diesellok 223072 von „Regental Cargo“ sowie die Vossloh-MaK-Diesellok G1700 mit MKB-Beschriftung. Den miniaturisierten SNCF-Frachtverkehr bewältigt die „FRET“-Diesellok 467466. Das G-Gleis-Sortiment komplettieren Rechts- und Linksweichen im Radius R5. Info: www.piko.de.

MERTEN ▸ *Eisverkäufer und -genießer in H0*



Passend zur Jahreszeit bringt der Eisverkäufer Bewegung ins H0-Strandleben (Bild). Info: Walter Merten Miniaturplastiken GmbH und Co., Am Ruhbach 2, 91628 Steinsfeld, Tel. (09861) 959090, Fax (09861) 959095.

MODELLBAHN AKTUELL

ROCO ▸ 151 und Fad-Wagensets in H0



Die grüne 151 mit schwarzem Rahmen (Bild) zieht einen DR-Flachwagen (Epoche IV) mit einem abgedeckten Traktor als Ladegut (Bild). Zeitlich passend gibt es insgesamt drei Sets mit je vier Fad 167, die alle unterschiedliche Betriebsnummern tragen (Bild). Info: www.roco.cc

LANGMESSER ▸ Model-Scene-Produkte

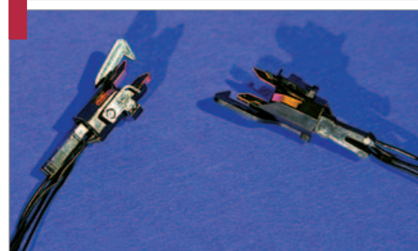


Langmesser-Modellwelt aus Willich hat den Deutschland-Vertrieb der hochwertigen Produkte für den Modelllandschaftsbau des tschechischen Herstellers Model-Scene übernommen. Neben lasergeschnittenen Wildkräutern aus durchgefärbtem Papier, Bretterzäunen aus Echtholz und Fichten, jeweils in verschiedenen Nenngrößen, gehören anspruchsvolle Grasmatten wie etwa vertrocknetes Steppengras (Bild) zum Sortiment. Info: Wolfgang Langmesser, Am Schronhof 11, 47877 Willich, Tel. (02156) 109389, E-Mail info@langmesser-modellwelt.de, Internet www.langmesser-modellwelt.de.

RIETZE ▸ Mercedes-Benz Citaro G in N

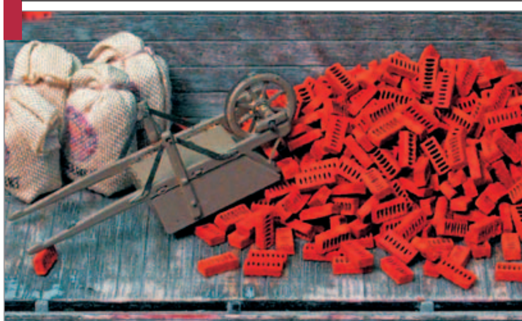
Für die Münchener Verkehrs-Gesellschaft (MVG) ist der Vorbildbus des Mercedes-Benz Citaro G, den die Altdorfer als N-Formneuheit ausliefern, im Einsatz. In Beschriftung der „Vestischen Straßenbahnen“ in Herten bei Recklinghausen rollt der Mercedes-Benz Citaro E4 auf die H0-Straßen. Info: www.rietze.de.

VIESSMANN ▸ Stromführende Kupplungen



Die auf der Spielwarenmesse in Nürnberg gezeigten stromführenden Kupplungen sind jetzt lieferbar. Je Set sind zwei solche Kupplungen zur Ausrüstung eines Wagens enthalten. Sie passen in NEM-Schächte (NEM 362) und verfügen über vier dünne Anschlusskabel (Maximalbelastung je 500 mA). Die Kupplungen sind für feste Wagenverbände gedacht und lassen sich leicht kuppeln und trennen; automatisches Enkuppeln ist jedoch nicht möglich. Info: www.viessmann-modell.de.

KOTOL ▸ Ziegel in H0



In gewohnt feiner Kleinserienarbeit sind bei Kotol Ziegel und Klinker in sechs Varianten im Angebot (Bild), darunter Vollziegel, Hochlochklinker und Sieben-Schlitz-Klinker. Die Vollziegel werden auch für TT und N gefertigt. Info: Kotol Hobby Modellbahn, Richterstr. 3, 12524 Berlin, Tel. (030) 67892231, E-Mail: kontakt@kotol.de, Internet: www.kotol.de.

LGB ▸ Coop-Tragwagen in IIm



In der Schweiz sind die „coop“-Läden sehr oft in Bahnhöfen untergebracht. Beladen mit einem Coop-Kühlcontainer rollt der zweiachsige RhB-Containertragwagen (Bild) auf die Gartenbahngleise. Info: Gebr. Märklin & Cie. GmbH, www.maerklin.com.

FLEISCHMANN ▸ *BRB-Lint und Sound-86 in H0*



Als VT 211 der zur Veolia-Gruppe gehörenden Bayerischen Regiobahn (BRB) zieht der Lint (Bild) seine Kreise in H0. Gleichfalls für H0 wird die DB-86 als Epoche-III-Modell digital und mit Sound ausgeliefert (Bild). In N bereichert ein achtachsiger Flachwagen der Rollenden Landstraße von Hupac (Bild) moderne Güterverkehrsszenen. Info: www.fleischmann.de.

JOUEF ▸ *SNCF-Nahverkehrswagen RIB in H0*

Als kurzgekuppeltes Trio rollen die SNCF-Nahverkehrswagen der Bauart RIB im klassischen Silber mit gesickten Seitenwänden aufs H0-Gleis nach französischem Vorbild. Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.



BUSCH ▸ *„Weimar"-Variante in H0*



Auch bei der Verlegung von Betonplattenwegen kam (und kommt fallweise noch) der „Weimar"-Bagger zum Einsatz (BIld), der hierzu mit entsprechendem Geschirr ausgestattet wurde. In einer Farbvariante erscheint der Güllewagen HTS 100 (Bild), wie er in DDR-LPG häufig anzutreffen war. Solche Jauchewagen sind ebenfalls bis heute im Einsatz. Ein Kohlenanhänger ist mit Echtkohle beladen (Bild) und bereichert entsprechende Straßen- oder Ladeszenen. Im Vertrieb bei Busch ist ein H0-Jaguar XKSS (Bild). Info: www.busch-model.com, www.rickoricko.com.

FALLER ▸ *Fertighaus im Bau in N*

Die Nenngröße N feiert den Einzug des Fertighausbaues in die Modellbahnbesiedlung: Der Gütenbacher Bausatz lehnt sich an ab den 1970er-Jahren gebräuchliche Fertigbauten mit gemauertem Kellergeschoß und aufstrebenden Haus- und Innenwänden aus Fertigbetonteilen an. Baustellenzubehör ist in der Packung enthalten. Ein zusätzliches Ausstattungsset für N-Baustellen ist ebenfalls lieferbar. Info: Gebr. Faller GmbH, Postfach 1120, 78148 Gütenbach, Tel. (07723) 6510, Fax (07723) 651123.

Modellbahn Aktuell

TRIX ▸ *Schwerlastwagen mit Coils in H0*



Mit sechs Coils beladen greift der H0-Schwerlastwagen Sahmms 709 (Bild) der DB AG das Industrie-Schwerpunktthema „Vom Erz zum Stahl“ auf. Info: www.trix.de.

CDT ▸ *Hartmann-Villa in 1:100*

Zum 200. Geburtstag von Richard Hartmann, dem sächsischen Lokomotivkönig, legt CDT die Chemnitzer Hartmann-Villa als fotorealistisches Kartonmodell auf. Der Kartonbogen kann direkt beim Hersteller bezogen werden: CDT Werbedruck, Inh. Steffen Grünes, Adam-Ries-Str. 8, 09117 Chemnitz, Tel. (0371) 536253-7, Fax -8, Internet: www.cdt-werbedruck.de.

WIKING ▸ *Deutz Agroton und VW-Porsche in H0*

Der so genannte Volksporsche 914 (Bild) feiert H0-Premiere bei dem nun komplett in Lüdenscheid ansässigen Traditionsunternehmen. Mit dem Deutz Agroton X 720 (Bild) ist eine weitere diesjährige H0-Messeneuheit im Handel angekommen. Oldtimer-Fans dürften sich über die im Rahmen der Modellpflege in H0-Farbvarianten erscheinenden Brezelkäfer, Käfer-Cabrio und Lloyd Alexander TS (Bild) freuen. Das N-Sortiment erweitern aktuelle Verkehrsmodelle des A-Klassen-Mercedes 160, des Porsche Boxters und des New Beetle. Info: www.wiking.de.



LILIPUT ▸ *Offener DB-Schutzwagen*



Einen offenen Schutzwagen, in den 1980-ern eingesetzt im Gleisbauhof Hamburg-Harburg, bildet Liliput in H0 nach. Info: www.liliput.de.

HERPA ▸ *„Pension Sachsenruh“ in H0*

Ein findiger Kopf entwickelte um das Jahr 1980 ein Autodachzelt, das perfekt auf den DDR-Trabant abgestimmt war. Diese Konstruktion gelangte in dem Film „Go Trabi Go“ als „Pension Sachsenruh“ zu gesamtdeutscher Bekanntheit. Herpa nahm diese Camping-Lösung zum Vorbild für die passenden Modelle in H0 (Bild). Info: www.herpa.de.



MAKETTE ▸ *SNCF-Getreidewagen in H0*

Die neue H0-Variante des SNCF-Getreidewagens bildet mit der Aufschrift „SANDERS“ (Bild), in Frankreich ein gelber Farbtupfer im sonstigen Einheitsgrau, exakt ein Vorbild aus dem französischen Zentralmassiv nach. Radsätze mit ebenfalls 0,9 Millimeter niedrigen Spurkränzen besitzt auch der SNCF-Selbstentladewagen des Typs MKH (Bild), der im Sechserset in den bei Makette erhältlichen unterschiedlichen Ausführungen und Beschriftungen dieser für Koks, Kohle und andere leichte Schüttgüter bestimmten Bauart angeboten wird. Info: Martin Klinger, Obernesselbach 48, 91413 Neustadt/Aisch, Tel. (09171) 98903-7, Fax -9, E-Mail makette@gmx.de, Internet www.makette.de.



Im Rückspiegel entdeckt

VOR 40 JAHREN: *Modellbau in Moskau*



● Sowjetische Modellbahnfreunde waren mangels eigener Industrie auf das Angebot der DDR-Hersteller angewiesen, das auszugsund zeitweise in diversen Moskauer Kaufhäusern erhältlich war. Das setzte bei denen, die sich dem Hobby widmeten, notwendigerweise Kreativität in Gang, denn vorbildgerechte oder wenigstens -ähnliche Fahrzeuge und Gebäude waren nur durch Frisuren sowie Um- und Selbstbauten zu bekommen. Obwohl der MODELLEISENBAHNER durchaus über das Hobby in den sozialistischen Nachbarländern berichtete, blieben deshalb Beiträge aus der UdSSR wie hier im Heft 7/1969 die Ausnahme.

MÄRKLIN

„Wir sind derzeit im Plan“

● Auf der Gläubigerversammlung am 25. Mai 2009 teilte Märklin-Insolvenzverwalter Michael Pluta mit, dass mit sieben potentiellen Investoren verhandelt werde. Ein Verkauf des Göppinger Traditionsunternehmens sei aber nicht vor August zu erwarten. Für die Zwischenzeit sei man gerüstet. „Für die Fortführung habe ich eine Planrechnung und ein Organigramm erstellt“, erklärte Pluta in der Sitzung mit den Gläubigern und ergänzte: „In wöchentlichen Geschäftsleitersitzungen werden Soll-Ist-Vergleiche besprochen. Wir sind derzeit im Plan.“ Bislang haben insgesamt 609 Gläubiger Forderungen in einer Gesamthöhe von 110 Millionen Euro angemeldet, hieß es weiter.



Foto: G. Habermann

Auf „Grün“ stehen die Zeichen bei Märklin im Stammwerk Göppingen.

FLEISCHMANN

H0-Messinggleis wird eingestellt

● Der Markt wird bereinigt – das gilt auch für fusionierte Modellbahnunternehmen: Die Modelleisenbahn München GmbH, Fortführer der Marken Fleischmann und Roco, hat die kurzfristige Einstellung des betagten Messing-Modellgleissystems von Fleischmann (Artikel-Nummern 6001 und folgende) angekündigt. Wer eine mit diesem System gebaute Anlage erweitern möchte, sollte sich schnell mit entsprechendem Material eindecken. Neues 2,5-Millimeter-Profil gibt es damit nur noch bei Piko mit dem A-Gleis.



MESSE-KALENDER

27. UND 28. JUNI 2009:
20. Internatonales Spur-I-Treffen, Sinsheim, Auto- und Technik-Museum.

2. BIS 4. OKTOBER 2009:
Modell & Hobby, Leipzig.

5. MEB-SEMINAR IM WEINORT MARKELSHEIM

Kreative Atmosphäre

● Wer bisher meist nur allein zu Hause werkelte, wird sicherlich nicht zuletzt dank Freiraums für eigene Ideen dem gemeinsamen Modellbau im Rahmen unserer Seminare viel abgewinnen können. Unter bewährter Leitung von Künstler, Autor und Modellbauer Michael Robert Gauß startet man am 3. und 4. Oktober durch in die bunte Welt der Modell-Ladegüter. Nähere Infos im Internet unter www.michael-robert-gauss.de, Anmeldung bei Frau Noatnick, MODELLEISENBAHNER, unter Tel. (07524) 9705-41 (werktags jeweils zwischen 8 und 16.30 Uhr) oder per E-Mail an noatnick@modelleisenbahner.de. Nur noch wenige Plätze sind frei!

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 21, gültig ab Heft 1/2008,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Josh, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-69
Fax (0211) 690 789-50
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 -113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de;

PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-69, Fax (0211) 690 789-50

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Werner Reinert, Horst Wehner
ISSN 0026-7422



VGB
VERLAGSGRUPPE BAHN


Foto: Wollny

Spurensuche in Ostpreussen

Ostbahn-Reise, Teil 4: Unterwegs im heutigen Russland fahren wir von Pillau nach Eydtkuhnen.


Foto: Horst Meier

Der Charme des Verfalls-Wertes

Verfallene Gebäude haben ihren ganz eigenen Reiz. In H0 baut Horst Meier eine amerikanische Scheune.


Foto: Säuberlich

Bundesbahn und Marshallplan

Vom Reich zum Bund: Der neue Name änderte nichts an den Herausforderungen, vor denen die Staatsbahn auch ab 1949 noch stand.

Außerdem

Steppenpferd-Finale

Mit Licht und Finesse vollendet Rainer Albrecht Weinerts Bausatz der Reichsbahn-24 in H0.

Biege-Borsten

Mit Heißluft verwandeln sich Bürstenbäume in wuchsrichtige Modellnadel- und -laubbäume.

Handwerkskunst

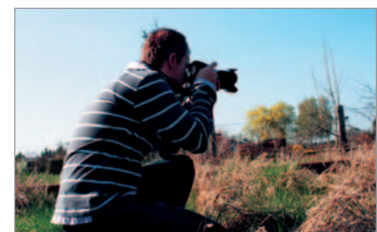
Exklusive H0-Dampflokomotiven sind seine Passion: Anatol Gacek schwört auf feinste Handarbeit.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.


Foto: Tiedtke

Betriebstechnische Herausforderungen

Den ersten großen Einsatz des Technischen Hilfswerks (THW) am Drachenfels setzte Karlheinz Huth gekonnt in H0e in Szene.


Foto: Jonas Frickel

Fotografieren wie die Profis

Wer seine Kamera kennt und gewisse Regeln beherzigt, der macht auch gute Bahnfotos.

Das August-Heft erscheint am **15. Juli** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch